UNIVERSITÉ DE NANCY. — FACULTÉ DE DROIT.

LE DOMAINE AÉRIEN des ÉTATS

EN TEMPS DE PAIX

ET

Essais de Réglementation

DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

LE MERCREDI 29 NOVEMBRE 1911, *à quatre heures,*

PAR

André THIBOUT.

Président..... MM. CHRÉTIEN, Professeur.

Suffragants ... BEAUCHET, Professeur.
ROLLAND, Professeur.

BAR-LE-DUC
IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE CHUQUET, PÈRE ET FILS.
—
1911

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547203_0023

LE

DOMAINE AÉRIEN

des États en temps de Paix

ET ESSAIS DE RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

UNIVERSITÉ DE NANCY. — FACULTÉ DE DROIT.

LE DOMAINE AÉRIEN des ÉTATS

EN TEMPS DE PAIX

ET

Essais de Réglementation

DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

THESE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

LE MERCREDI 29 NOVEMBRE 1911, *à quatre heures,*

PAR

André THIBOUT.

ACAD. NANCY-METZ

Président..... MM. CHRÉTIEN, Professeur.

Suffragants ... BEAUCHET, Professeur.
ROLLAND, Professeur.

BAR-LE-DUC
IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE CHUQUET, PÈRE ET FILS.
1911

FACULTÉ DE DROIT DE NANCY

Doyen : M. BINET, I. ✠.

Doyens et Professeurs honoraires : MM. LEDERLIN, ✲, I. ✠, BLONDEL, ✲, I. ✠.

Professeur honoraire : M. MAY, I. ✠.

MM. BINET, I. ✠, Professeur de *Code civil* et chargé du *Cours d'enregistrement,* Doyen.

GARNIER, I. ✠, Professeur d'*Economie politique* et chargé du *Cours de Législation financière.*

BEAUCHET, I. ✠, Professeur de *Procédure civile,* chargé du *Cours de Procédure civile* (Voies d'exécution), et chargé du *Cours de Législation et Economie coloniales.*

BOURCART, ✲, I ✠, Professeur de *Droit commercial* et chargé d'un *Cours de Droit commercial* (Licence).

GAVET, I. ✠, Professeur d'*Histoire du Droit,* chargé du *Cours d'Histoire du Droit public* et du *Cours d'Histoire du Droit et des Institutions juridiques de l'Est.*

CHRÉTIEN, I. ✠, Professeur de *Droit international public et privé,* et chargé du *Cours de Droit international public* (Doctorat).

CARRÉ DE MALBERG, I. ✠, Professeur de *Droit public et constitutionnel,* et chargé des *Cours de Droit public* (Licence) et de *Droit public* et *Droit constitutionnel comparé* (Doctorat).

GÉNY, I. ✠, Professeur de *Code civil* et chargé du *Cours de Droit civil approfondi* (Doctorat).

MICHON, I. ✠, Professeur de *Droit romain* et chargé du *Cours d'Histoire du Droit privé.*

BROCARD, A. ✠, Professeur-adjoint et chargé d'un *Cours d'Economie politique* (Licence), d'un *Cours d'Economie politique* (Doctorat) et du *Cours d'Histoire des Doctrines économiques.*

ROLLAND, Professeur de *Droit administratif* et chargé d'un *Cours de Droit administratif* (Doctorat).

SENN, Professeur de *Droit romain,* chargé d'un *Cours de Législation industrielle* (Licence) et du *Cours de Pandectes.*

NAST, Agrégé et chargé du *Cours de Droit criminel,* d'un *Cours de Droit naturel* et d'un *Cours d'Eléments de Droit civil* (Capacité).

OUDINOT, Docteur en Droit, chargé d'un *Cours de Droit civil.*

SIMONNET, A. ✠, Docteur en Droit, chargé d'un *Cours d'Eléments de Droit civil* (Capacité).

RENARD, A. ✠, Docteur en Droit, chargé d'un *Cours d'Eléments de Droit public et administratif* (Capacité).

MELIN, A. ✠, Docteur en Droit, chargé du *Cours de Science sociale.*

ROVEL, I. ✠, Docteur en Droit, Secrétaire.

La Faculté n'entend ni approuver ni désapprouver les opinions particulières du Candidat.

INTRODUCTION

Dans l'histoire générale des Peuples, ce sont certes les découvertes scientifiques qui prédominent, par les conditions nouvelles dans lesquelles elles engagent les individus à se mouvoir.

Nous ne comptons plus au cours de ce dernier siècle, si fécond en inventions de génie, les changements profonds qu'elles ont apporté de jour en jour au genre de vie de l'humanité.

La vapeur, l'électricité hier, l'aéronautique demain, on peut même dire dès aujourd'hui, sont devenus les facteurs les plus importants de la grande marche de l'humanité vers le Progrès.

Nous ne referons pas ici l'historique des perfectionnements successifs de la Locomotion aérienne, qui en ont généralisé les applications. Ce sont cependant ces perfectionnements mêmes, qui, par leur influence sur la vie de tous les jours, ont appelé à juste titre l'attention du juriste, comme ils appelleront sous peu celle du législateur.

Des premiers ballons gonflés à l'air chaud de Montgolfier aux aéroplanes munis de puissants moteurs d'aujourd'hui, il y a certes une différence telle qu'elle ne saurait être passée sous silence, non plus que la hardiesse de leurs courageux conducteurs.

Mais le point de vue du droit ne comporte pas l'appréciation des qualités techniques de navigabilité plus ou moins grandes, des appareils aériens, quoique l'intérêt du sujet soit augmenté d'autant plus que ceux-ci deviennent d'usage courant. Nous n'avons ici qu'à rechercher, outre la répercussion de l'emploi de telles machines sur les principes de droit actuellement reçus, de quels autres principes il conviendra aussi de doter cette branche toute nouvelle de la science juridique : le droit de l'Espace.

M. Laude, avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles, le dénomme ainsi, trouvant que l'expression de droit aérien est trop étroite et deviendra forcément un jour insuffisante à en désigner toute la matière.

« Car, dit-il, cet intitulé ne s'appliquera jamais qu'au » droit régissant l'air proprement dit, c'est-à-dire la » couche des gaz respirables. Tous les problèmes sou- » levés par la locomotion nouvelle vont se mouvoir dans » cette couche d'air. Est-ce à dire que nous ne puissions » prévoir les solutions juridiques que nos descendants » auront à donner à toutes les questions soulevées par » l'utilisation de la couche des gaz irrespirables et de la » couche d'éther où baigne notre planète ? Les problèmes » de la propriété et de l'utilisation des ondes hertziennes » se poseront un jour. Un droit nouveau régira des rela- » tions juridiques nouvelles. Ce ne sera plus du Droit » aérien. Quel sera-t-il ? Il serait peut-être hasardeux de » le prédire, car le terme « éther » lui-même ne voile que » notre ignorance et nous n'oserions proposer le vocable » Droit éthéré. Mais à coup sûr, il s'agit du Droit de » l'Espace.

» Le terme Droit de l'Espace serait ainsi le terme gé- » nérique. Le Droit de l'Espace serait au Droit aérien ce

» que le Droit privé est au Droit civil et au Droit com-
» mercial ».

— Tous ceux, petits et grands, qui jouent un rôle dans le mécanisme social vont sentir, chacun dans sa sphère propre, la nécessité qu'il y a pour eux de s'adapter aux exigences d'un milieu rénové dans ses usages et ses institutions. Tous, ils prennent leur part de toute invention, qu'elle soit pour eux la source d'avantages matériels immédiats, ou qu'elle donne de nouveaux buts à leur activité personnelle.

Les difficultés surmontées une à une, les efforts successifs et rapides souvent couronnés de plein succès, viennent, plus que les arguments de ses partisans, démontrer une fois de plus à tous ceux que leurs préjugés laissent en arrière de leurs contemporains, qu'il leur faudra bon gré mal gré tenir compte de cette science, née d'hier, dont les triomphales expériences sont encore présentes à toutes les mémoires.

Passée à l'état dynamique, l'Aéronautique s'impose dès lors, elle s'impose en soi, à l'étude du Juriste, par les relations de droit inattendues qu'elle va faire naître entre les hommes.

Le Juriste arrive après coup : et il s'impose d'autant mieux que le besoin de son intervention s'est fait plus nettement sentir. Les rapports de fait précèdent le plus souvent les rapports de droit, nés ainsi de la ratification des usages, des coutumes. Bien rares sont les matières où il est possible de bâtir des règles légales qui, ayant précédé les faits, puissent leur subsister sans modifications profondes.

Cette réflexion trouve bien son application dans le sujet qui nous occupe. Prévoir et régler d'avance les con-

flits possibles, que ce soit ou non par analogie à des règles existantes, tel doit aussi être en grande partie le but du Juriste s'occupant de régler les questions relatives au Domaine aérien des Etats et à leurs conséquences.

Nombre d'auteurs pendant ces derniers temps, avant que les récents progrès faits nous aient presque amené au but matériel et pratique, ont su prévoir les questions que le commun ne soupçonnait encore que timidement. Sachant chercher, ils leur ont trouvé déjà des solutions.

Notre rôle, en tâchant, dans la mesure de notre possible, de faire accepter les points précis déjà d'un droit naissant, ne se bornera donc cependant pas là. Nous ne devrons pas, en effet, passer sous silence les points noirs, au contraire. Non que nous ayons la prétention de les avoir solutionnés tous et dans le sens désirable! Mais notre seule ambition sera d'avoir apporté un élément, disons quelconque, puisqu'il sera toujours discutable, à une œuvre commune. Souvent le heurt seul des opinions peut amener la découverte de la vérité. C'est dire que l'expérience aura peut-être tôt fait de détruire ces règles aux matériaux péniblement amassés. A ce propos, nous ne pouvons faire mieux que de rappeler les termes mêmes d'un article paru le 19 juillet 1908, dans le *Journal des Tribunaux,* de Bruxelles, ainsi conçu :

« Il n'est pas douteux que la conquête par l'homme du domaine aérien ne soulève bientôt les plus curieux problèmes du droit. Lorsque pour la première fois planait au-dessus de Verdun le dirigeable *Patrie,* les vigilants gardiens des forteresses de la frontière allemande durent éprouver un émoi peu commun. Si, à ce moment un Docteur spécial en droit des gens se fût laissé aller à sa rêverie juridique, peut-être eussions-nous deviné, derrière son regard perdu dans le lointain, quelles vastes

conceptions nouvelles s'agitaient dans son cerveau, et quelles idées larges détruisaient en lui d'anciens préjugés ».

Et plus loin :

« Il faudra qu'une législation nouvelle dont les législateurs de Rome n'auront fourni aucun élément, satisfasse aux exigences de nos mœurs. Il faudra que, par des fictions nouvelles, l'on crée une base juridique à des problèmes dont l'aspect sera inattendu.....

Les notions de propriété et de Souveraineté qui sont à la base de notre droit s'écroulent d'elles-mêmes, dès que l'on traite du domaine aérien. Les fourmis que nous sommes devront conformer leur législation à celle des abeilles ».

C'est dire qu'un Code de l'air devient une nécessité. Des Jurisconsultes éminents, réunis sous le nom de Comité Juridique international pour la défense de l'aviation, ont entrepris cette lourde tâche. L'intérêt de la rédaction d'un tel Code, reçu par les Nations, est puissant. Combien sera-t-il plus facile de résoudre les difficultés de droit qui, inaperçues au début, ne manqueront pas de se poser dans la suite, et combien aussi la jurisprudence s'établira plus facilement ! Une seule objection peut être faite ici ; elle consiste à craindre que la législation proposée soit vieillie avant de pouvoir être appliquée. Mais ce n'est cependant pas une raison pour en abandonner l'idée ; le travail fait aura quand même été fécond, en indiquant la voie qu'il ne faudra plus suivre.

Le Comité International a su grouper autour de lui, en s'assurant de leur collaboration, les spécialistes les plus autorisés de France et de la plupart des autres Nations,

Nous leur devons à ce sujet un hommage tout spécial. Leurs travaux, parus dans une Revue fondée tout exprès, la *Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne,* nous ont été d'un grand secours pour la solution de bon nombre de problèmes. Comme on le verra par la suite de cette étude, nous n'avons pu toujours suivre le plan indiqué pour un Code de l'air futur, par ce Comité. De plus, nous avons été obligé de passer bien des points sous silence, à raison d'abord des limites forcément restreintes de notre cadre, ensuite pour faire mieux ressortir l'importance des quelques questions que nous avons seules pu traiter.

Septembre 1911.

LE

DOMAINE AÉRIEN

des États en temps de Paix

ET ESSAIS DE RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

LIVRE PREMIER.

Régime Juridique de l'Atmosphère.

CHAPITRE PREMIER.

Du Territoire en général et des différents Domaines dont il peut être composé.

Tout État possède un territoire au même titre qu'il possède une population. C'est un des éléments indispensables à son existence même et qui contribue pour beaucoup à son unité au point de vue politique, tout comme la langue, la religion, etc..., facteurs cependant moins importants.

Le territoire est l'élément durable de l'État ; celui dont l'importance a grandi de jour en jour au cours des siècles ; celui pour la conservation duquel la Nation a eu à soutenir le plus de luttes avec les Nations voisines. Le territoire, outre la partie terrestre, comprend aussi un domaine maritime et fluvial. — Englobe-t-il également l'espace aérien surmontant ces deux domaines ? La réponse à cette question est l'objet le plus important de

toute étude sur les questions de droit aérien. Nous devons par conséquent l'envisager d'abord, et examiner quels différents aspects elle peut revêtir selon les diverses propositions que suggère la nature juridique de l'atmosphère. Il ne suffit donc pas de dire qu'il existe un espace aérien ; il faut préciser dans quelles conditions. Nous allons voir dans la suite de ce chapitre combien divergentes sont les opinions émises sur la question de savoir comment cet espace doit être considéré au point de vue juridique.

Avant de le faire, nous pouvons indiquer cependant, à notre point de vue personnel, sous quel aspect il nous semble désirable que soit résolu le problème

Partisan de la liberté de l'Air dans les plus larges conditions, nous sommes intimement convaincu de la profonde vérité contenue dans ces paroles d'Ortolan (1) : « La communication des uns aux autres est une loi de la nature humaine, aussi essentielle dans l'ordre moral que la respiration peut l'être dans l'ordre physique », et l'air, « élément indispensable à la vie matérielle de l'humanité, a été, comme la mer, jeté partout autour des terres, pour unir de tous les points du monde les hommes et les peuples ».

Profitons donc de l'expérience acquise. Ce disant nous songeons au fameux débat du *Mare clausum* et du *Mare liberum*, ou Grotius et Selden soutinrent cette célèbre controverse, qui aujourd'hui est reléguée dans le plus pur domaine de l'histoire. On a fini par comprendre que le domaine exclusif des mers, invoqué, dit Calvo (2), par chaque Nation comme un axiome de droit commun, était une prétention inacceptable. Tour à tour la République de Venise pour la mer Adriatique, Gênes et Pise pour la mer Ligurienne, l'Espagne pour le Pacifique, le Portugal

---

(1) Ortolan. *Règles Internationales et Diplomatie de la Mer.* Tome I, p. 118.

(2) Calvo. *Le Droit International théorique et pratique.* I. 348.

pour la route des Indes, par le cap de Bonne-Espérance, l'Angleterre pour l'Océan, invoquèrent des droits d'Empire et de haute-juridiction.

Ils les ont aujourd'hui complétement abandonnés.

Le principe du libre-usage, dans les conditions les plus larges possibles, de l'atmosphère, est, lui aussi, à souhaiter admis par le concert des nations civilisées, comme elles ont admis le principe de la Liberté des Mers.

Car de même que, phénomène intéressant à remarquer, les institutions de Droit maritime sont le prolongement d'institutions terrestres, de même, au fur et à mesure de la conquête de l'air, les institutions de Droit Aérien seront le prolongement, en quelque sorte l'application, des institutions de Droit maritime (abstraction faite naturellement des modifications nécessitées par la nature même des choses).

Ceci est prouvé par l'histoire ; ainsi les règles sur le jet d'objets de chargement, sur les avaries et les contributions aux sacrifices faits pour éviter la perte totale dans le cas de danger commun, sont établies par la coutume parmi les troupes de marchands sillonnant les déserts africains, et ne s'étendent que plus tard aux Voyages maritimes.

Il n'y a donc rien de téméraire d'en déduire que ces mêmes règles seront tôt ou tard reçues en droit Aérien.

— On a tout naturellement recherché quel pouvait être le rapport juridique existant entre l'État et son territoire. De nos jours la théorie la plus généralement accréditée est celle suivant laquelle l'État exerce sur son territoire un droit appelé Souveraineté, – *suprema potestas*, – tel qu'il n'en existe pas de plus complet, de plus puissant. Ce droit de Souveraineté se manifeste dans deux sens : 1° — Le sens négatif, pour exclure toute autre puissance d'État concurrente ; — 2° Le sens positif, pour permettre à l'État d'employer le territoire à des buts d'utilité pratique et laissés à son entière discrétion.

« La Souveraineté est la face publique, et la propriété la face privée du même objet », a dit Bodin (1). Nous pouvons nous rendre compte des conséquences à tirer de cette intéressante proposition au point de vue de la Liberté de l'Air. Si en effet la face privée n'existe, nous tâcherons de le démontrer, que dans de certaines conditions ne permettant aucunement l'idée de l'appropriation de l'air par le propriétaire du fonds, comment la face publique prendrait-elle naissance. L'homme n'étant pas propriétaire de l'espace, comment une réunion d'hommes ne possédant rien pourrait-elle posséder quelque chose ?

Nous en arrivons ainsi à nous poser de façon précise le difficile problème de la Liberté de l'Air. Nous pouvons le formuler ainsi. Chaque État pourra-t-il exercer sur l'espace aérien, c'est à-dire sur l'espace défini ainsi que nous l'avons dit plus haut, les mêmes prérogatives que sur son domaine terrestre ? Et notamment l'État sous-jacent va-t-il jouir vis-à-vis de l'espace Aérien qui le domine de ce pouvoir absolu, je veux dire de la Souveraineté, dont il jouit vis à-vis de son domaine terrestre ?

Dans cette question de la Liberté de l'Air, la solution intervenue dans la question si connexe de la Liberté des Mers est, quoiqu'en disent certains auteurs, d'un précieux secours et bien des arguments y sont communs. L'air est en effet comme la mer, un élément fluide, instable, impropre, comme cette dernière, à une appropriation exclusive, et, pour le surplus, paraissant aussi, dans la plus large proportion, devoir contribuer à la prospérité internationale. Non qu'il faille exagérer la comparaison des deux éléments ; il y a une différence essentielle entre eux qui ne le permet pas, et qui, quoi qu'on fasse, est ineffaçable de l'esprit. Plus, en effet, on s'éloigne des rivages de la mer baignant un pays, plus la sécurité de ce pays se trouve respectée, et c'est logique : les canons n'ont

(1) Bodin : *De la République*. p. 215.

pas une portée indéfinie et l'on ne peut faire de contrebande ou contrevenir à la police sanitaire qu'en s'approchant assez près des côtes. Au contraire élevez vous tant qu'il vous sera possible dans les airs, l'Etat sous-jacent n'en peut tirer aucune garantie. Il sera toujours sujet à supporter les résultats, fâcheux pour lui, de votre désir de lui nuire ou de votre imprudence.

La Liberté de la Circulation aérienne est reconnue aujourd'hui par la plupart des juristes, hommes d'Etat et publicistes de tous pays, qui ont écrit sur la question. Tous arrivent à conclure de façon plus ou moins large, suivant leurs vues particulières, à une certaine liberté de l'atmosphère. Et cependant ils partent souvent de principes absolument différents et c'est surtout sur la diversité de ces principes que porte alors la discussion.

Wheaton, Bluntschli, Pradier-Fodéré, Nys, se déclarent partisans de la liberté complète ; mais admettre qu'un Etat n'exerce aucun pouvoir, aucune surveillance sur l'atmosphère qui le domine et le pénètre, est une conception insoutenable ; une telle immense étendue ne pouvant rester absolument indépendante, libre de tout contrôle qui, nécessaire sur la mer, a une importance tout aussi grande, et pour les mêmes raisons, dans les profondeurs de l'espace (1).

D'autres auteurs, Von List (1906), Grünwald (1909), Collard, Baldwin, défendent de façon absolue l'accès de l'atmosphère surplombant le territoire.

Tels sont les écarts excessifs de la théorie, qui, heureusement, ne sont pas passés dans la pratique, comme on pourrait être tenté de le croire à la lecture de l'article suivant, paru le 10 avril 1910, dans la *Strasburger Post*. Ce, à l'occasion du Circuit de l'Est, dont les concurrents avaient émis le désir d'aller boucler la cathédrale de Metz.

---

(1) Voyez : Grovalet. Thèse, Nantes 1909. *Etude juridique sur les machines volantes.*

« Dans le cas où des aviateurs français feraient réelle-
» ment la tentative de franchir la frontière, et de passer
» au-dessus des fortifications, les autorités militaires
» envisageraient certainement le fait avec le plus grand
» sérieux et elles feraient en sorte qu'on descende les
» aviateurs de là-haut. De toutes façons il faut interdire
» aux dirigeables et aux aéroplanes de pénétrer chez nous,
» voire de voler au-dessus des forteresses. Sinon qu'on ne
» vienne pas réclamer si on les descend à coups de fusil ».

Ces écarts de théorie nous prouvent que l'on pourrait à la rigueur se contenter de solutionner le problème de la Liberté de l'Air au moyen d'un postulat uniquement pratique, ainsi que le dit M. Fleichmann (1), qui serait l'intérêt d'assurer sans retard à la navigation aérienne un chemin libre de tous obstacles et de ne pas entraver, par des frontières et des règlements restrictifs, l'envolée des Aérostats. Alors ceux-ci « trouveraient dans l'univers entier, la place à laquelle leur donne droit leur caractère universel. » Sans doute cet auteur pense-t-il que nous n'avons pas eu encore suffisamment le loisir, ni l'occasion, d'examiner à quels résultats nous conduirait en réalité l'élaboration de théories sur les points de Droit Aérien ; dans ces cas la pratique tranche d'abord, au juriste ensuite de sanctionner les usages reçus, s'il ne les trouve pas trop manifestement contraires à un principe de Droit existant.

On peut objecter tout de suite que cette manière de voir, séduisante peut être au point de vue humanitaire, n'a rien de scientifique, ni de juridique, se bornant à poser un principe sans le justifier. Aussi M. Fleichmann prétend n'avoir que faire d'arguments juridiques, recherchés dans l'interprétation de textes plus ou moins anciens et dont les auteurs, en tous cas, n'avaient pas prévu les circonstances

---

(1) Dr Maxime Fleichmann. *Grundgedanken eines Luftsrecht. — Idées fondamentales d'un Droit Aérien.* Munich 1910.

dans lesquelles nous vivons aujourd'hui. Et, à ses yeux, l'intérêt général suffit à lui seul pour donner la clef du problème. On peut dire aussi que ces vues de M. Fleichmann ne respectent pas assez les droits particuliers de chaque Etat. Du reste cet auteur, d'accord en cela avec M. Karl Gareis, déclare tout net qu'il est prématuré d'espérer donner aujourd'hui une solution satisfaisante sur la situation juridique de la Navigation aérienne.

Quoique critiquant, comme non-juridique, le procédé de cet auteur, nous trouvons cependant son idée séduisante, à cause de sa conséquence immédiate et logique ; la nécessité de reconnaître la liberté de l'Air et d'assurer à la Navigation aérienne les voies libres. On ne saurait, en effet, lui imposer une législation *a priori* qui aurait les plus grandes chances d'être inappropriée.

Si la question de la Liberté de l'Air est si délicate, c'est que sont en présence deux intérêts opposés également importants et que l'on ne peut point sacrifier l'un à l'autre : d'une part l'intérêt de la circulation aérienne, désireuse de se développer sans entraves ; de l'autre celui des Etats sous-jacents très naturellement portés à se protéger et à faire respecter leurs droits. La solution la plus désirable serait donc celle qui arriverait à concilier parfaitement ces deux tendances opposées.

CHAPITRE II.

De la Liberté de l'Air.

Différentes Solutions proposées sur la Situation juridique de l'Espace aérien.

D'après un premier système (1) l'Etat sous-jacent possède un droit de Souveraineté absolue sur l'air qui l'environne. Assimilons tout de suite la théorie du Droit de Souveraineté avec celle du Droit de propriété, dont les résultats pratiques sont à peu près les mêmes. Et cependant, parler de propriété pour le domaine Aérien, dit M. A. Meyer, paraît être impropre comme confondant l'*imperium*, ou Souveraineté proprement dite, avec le *dominium*, ou propriété privée. Cette théorie a le grand tort d'étendre au droit public un adage qui n'est vrai qu'en droit privé. Car la propriété, avons-nous dit, est la face privée, et la Souveraineté la face publique de la même chose ; il n'y a pas de droit plus complet sur une chose que celui du propriétaire, de même il n'existe pas de pouvoir d'Etat supérieur à la Souveraineté. Et cependant, l'ancien droit des Gens parle volontiers de propriété : cela tient à ce qu'autrefois l'Etat était aussi propriétaire des terres en même temps que souverain.

§ 1^er^. — *1^er^ Système :* Théorie de la Souveraineté absolue.

MM. Meurer, Von List, Westlake n'acceptent pas la règle votée à la réunion de Gand, en 1906, de l'Institut de

(1) Voyez sur ces points : Grünwald : *La Navigation Aérienne en Droit International.* Archives de droit public. Tome XXIV, p. 194 et s. ; et Meurer : *Le Droit de la Navigation Aérienne.* Brochure Munich, 1909.

Droit International, sur la proposition de M. Paul Fauchille, et ainsi conçue : « L'air est libre », le droit de Souveraineté de l'Etat adjacent n'étant qu'exceptionnel.

Pour eux, au contraire, la Souveraineté est la règle et le droit de passage l'exception ; formule qui consacre, dit M. Westlake, l'analogie des situations juridiques de la mer territoriale et de l'espace aérien. Ces auteurs n'acceptent pas non plus de délimitation de l'atmosphère en plusieurs zones, sur lesquelles l'autorité de l'Etat sous-jacent s'exercerait différemment, même en admettant que cela soit pratiquement réalisable, ce qui n'est pas leur avis

Le droit de Souveraineté absolue étant pour eux la règle, c'est encore à ce principe qu'ils se réfèrent pour écarter toute délimitation possible de l'atmosphère : Le droit de l'Etat sous-jacent, disent-ils, demeure le même à quelque distance que ce soit : *Qui dominus est soli, dominus est caeli et inferorum,* principe reproduit dans l'article 552 C. Civ. français : « La propriété du sol comporte celle du dessus et du dessous. »

Les conséquences de ce premier système sont importantes. Jouissant d'un droit de Souveraineté absolue, l'Etat sous-jacent va pouvoir ouvrir ou fermer, à sa guise, le passage à tous les aérostats étrangers. D'autre part, et *a fortiori,* s'il tolère leur présence dans son atmosphère, il pourra leur imposer toutes les règlementations possibles et prendre contre l'espionnage, la contagion, la contrebande, toutes les mesures, même draconiennes, qu'il jugera utiles. Tous les aérostats privés tomberont sous sa juridiction, même si les faits justiciables n'ont eu aucune répercussion chez lui. Voyageant chez lui, y étant simplement tolérés, ils ne pourront invoquer ou demander l'application de leur loi Nationale.

Or, ces conséquences ne sont pas admissibles, non plus que le principe même sur lequel s'édifie toute cette théorie.

Comment en effet prétendre à un droit de Souveraineté absolue sur l'air? Les auteurs qui défendent cette théorie invoquaient, nous l'avons vu, l'adage Romain : *Qui dominus est soli, dominus est coeli et inferorum* ; nous pouvons leur répondre par un autre adage, de Gaïus : *aer communis*, qui contient à lui seul réfutation de leur système. Il est du reste illogique de transporter dans le domaine du droit des Gens un adage de pur droit privé, dont on élargit ainsi beaucoup trop la signification primitive. Et de plus, on la dénature, car quand l'article 552 C. Civ. français nous dit que le propriétaire du sol l'est du dessus et du dessous, il entend simplement, comme le dit fort justement M. Meyer, lui accorder l'autorisation de faire des fouilles et d'élever des constructions. Bien peu de lois reconnaissent la propriété absolue du propriétaire du fonds. Presque toutes les législations réservent des droits à l'Etat, qui donne les concessions de mines ; l'usager doit payer au propriétaire, seulement l'indemnité, pour occupation de son fonds, dans les points d'accès. Pour le dessus, les règles qui méconnaissent la propriété sont moins nombreuses, par la simple raison qu'on n'a pas eu besoin de les fixer. Mais, à chaque occasion, les législateurs ont démontré qu'ils étaient prêts à rayer les principes. Nous pouvons, à ce sujet, rappeler qu'il existe des lois sur les conduites électriques et le passage des fils télégraphiques, qui donnent au propriétaire droit à une indemnité seulement pour le sol occupé et non pour le passage dans l'air ; et des lois financières qui décrètent la construction de flottes aériennes, et, avec cela, reconnaissent la liberté de circulation ; car à quoi servirait une flotte, si elle devait planer toujours au-dessus des routes publiques ou des biens de l'Etat ?

Les lois modernes ont ainsi méconnu le principe *Dominus soli, dominus cœli et inferorum,* et la doctrine ne peut le soutenir comme contraire à la notion de propriété. Le caractère de celle-ci, au point de vue économique, est

dans l'utilisation de la chose, et au point de vue juridique dans sa capacité à subir la possession humaine (1).

Qu'est-ce, en effet, que l'air et comment la Souveraineté de l'État pourrait-elle s'y faire respecter.

Masse plus fluide et plus inconsistante encore que la mer, l'air ne conserve pas la trace du sillage des aérostats qui l'ont traversé. Et pour pouvoir prétendre à une Souveraineté absolue sur cet air, il faudrait pouvoir le tenir complètement, de façon continue, sous sa puissance ; l'air devrait donc être occupé par un nombre de navires aériens assez considérable pour pouvoir faire respecter partout le pavillon National et les droits de l'Etat sous-jacent ! — L'idée d'un Droit de Souveraineté absolue sur l'air est donc contraire à la nature propre de celui-ci, pour lequel il n'est pas de possession matérielle, suffisamment durable et fixe, pour le justifier.

On peut ici nous objecter que la règle « L'air n'est pas susceptible d'être appréhendé, donc n'est pas susceptible de propriété ni par conséquent de Souveraineté », n'est pas absolue et qu'il faut distinguer entre les couches profondes de l'atmosphère pour lesquelles, seules, elle s'applique, et celles confinant immédiatement au sol. M. Fauchille accorde, en effet, que l'air peut être objet de propriété jusqu'à l'extrême limite des constructions possibles ? Soit ; mais remarquons bien que malgré cela, il faudra, pour être propriétaire de l'air, y avoir réellement construit : et l'homme sera plutôt alors propriétaire des bâtiments qui sont à la place de l'air que de l'air lui-même.

D'autre part, et cette raison est aussi des plus décisives, le système du Droit de Souveraineté enlève à la civilisation un élément de prospérité internationale, une voie précieuse pour les communications, les transactions, les progrès scientifiques. Avec ce système les États n'eussent

(1) A. de Valles, *L'espace Aérien et sa domanialité*.

pu conclure la Convention de Paris du 14 mars 1884 sur la protection des câbles sous-marins, ni réunir des conférences diplomatiques au sujet de la télégraphie sans fil, comme celle de Gand en 1906 où l'air fut déclaré libre, la Conférence n'ayant même pas réservé aux Etats le droit d'établir des obstacles matériels.

A cela les partisans de la théorie de la Souveraineté répondent que, pour acquérir la certitude de la liberté de circulation, il n'est pas besoin de sacrifier « l'autorité, l'intérêt, le prestige » de l'Etat, en proclamant l'air libre en tout ou partie, ou en établissant une servitude de libre passage. Et ils ajoutent : « La circulation internationale sur terre, n'est-elle pas la preuve que la liberté de circulation n'est pas incompatible avec la Souveraineté ? L'égoïsme naturel des Etats, est la meilleure garantie qu'ils n'useront de leur droit de gêner la circulation internationale, que dans les cas où ils ne pourront absolument pas se passer de règles restrictives » (1).

Sans doute veut-on dire ainsi que la liberté de l'air ne sera respectée par les Etats qu'autant qu'ils craindront, en la violant, des représailles, ou, pour leurs nationaux, un traitement équivalent à celui qu'ils auront fait subir aux ressortissants des autres Etats ? Cela, nous l'accordons facilement, mais nous ne voyons pas comment on arrive, par ce raisonnement, à une garantie quelconque de la liberté de circulation. Il y aura toujours, à la base de ce système, un droit de Souveraineté qui permettra à l'Etat sous-jacent de fermer, sans autre motif, son atmosphère ; que sera devenu alors le libre usage des airs ? On nous dit ensuite : puisque ces garanties vous semblent insuffisantes, que les Nations fassent des Traités dans lesquels elles s'obligeront mutuellement à donner le même traitement à leurs ressortissants ? Voilà bien la condamnation du système : qui imposera le respect d'un pareil Traité ; nous ne

(1) Voyez R. I. A. 1910, p. 244 et s.

voyons pas l'autorité à laquelle on pourrait avoir effectivement recours. Le seul moyen serait alors de proposer un projet de Convention Internationale où interviendraient toutes les puissances et ainsi conçu : « l'atmosphère au-dessus de chacun des Etats contractants est soumise à leur Souveraineté particulière » avec cette restriction immédiate qu'aucun Etat ne pourrait cependant s'opposer au passage inoffensif des appareils aériens.

Nous prétendons qu'alors on ne peut plus parler de Souveraineté : il n'y a plus *suprema potestas*. La Souveraineté démembrée, privée de l'attribut qui, dans le cas présent, est le plus important, n'est plus une Souveraineté. Elle se résoud en un vague pouvoir de police destiné à faire respecter le caractère inoffensif de la circulation.

Nous rejetons de même toute théorie qui parlerait, non plus du Droit de Souveraineté, mais qui prétendrait donner à l'État un certain Droit de Souveraineté, droit *sui generis*, formé d'attributs pris parmi ceux du Droit de Souveraineté. Ceci pour la même raison : la Souveraineté existe pleine et entière, ou elle n'existe pas.

M. Grünwald (1) tient, lui aussi, un raisonnement analogue, se faisant en cela le champion de la doctrine la plus généralement reçue en Allemagne.

Les auteurs Allemands sont en général d'accord pour admettre, point d'ailleurs incontestable, que l'espace au-dessus de la mer libre et des territoires vacants, doit être considéré comme librement ouvert à la circulation. Mais, par contre, ils estiment que l'espace au-dessus du territoire des différents Etats, y compris les mers côtières, ne saurait être envisagé comme tel. En effet, les conséquences de l'opinion contraire seraient que les aérostats pourraient circuler à leur gré au-dessus des divers États, par suite espionner, et, en cas de guerre, se combattre, sans que

(1) R. I. A. 1910, p. 72 s.

l'État sous-jacent puisse s'en plaindre ? Or, cela ne saurait être souffert par aucun État.

D'autre part, les auteurs Allemands repoussent également les vues de M. Fauchille, qui n'accorde aux États, sur l'atmosphère qui les domine, que l'exercice d'un droit de conservation à l'aide duquel ils pourront défendre tous leurs intérêts, et voici leur raisonnement :

« Il semble faux, dit M. Grünwald (1), pour solutionner la question de la nature juridique de l'espace dominant les divers Etats, de prendre comme base la liberté de l'air. Car de même qu'aucun Etat ne peut être envisagé abstraction faite du fondement terrestre sur lequel il repose, de même aucun Etat ne saurait être considéré sans l'espace qui le domine, dont dépendent en grande partie le bien-être et la prospérité de ses habitants, et grâce auquel la lumière du soleil et des autres corps célestes lui est transmise ; il semble impossible de séparer de l'Etat, par des considérations juridiques, ce qui lui est si étroitement lié par nature ».

De là, ces auteurs concluent qu'il faut nécessairement, pour résoudre la question, partir de ce point de vue que la Souveraineté des Etats s'étend sur tout l'espace situé au-dessus de leurs territoires. En fait, il n'y a naturellement à considérer que la partie de cet espace accessible à l'homme. Grünwald ne fait qu'une seule restriction, disant que, cependant, l'Etat ne peut impunément ni fermer son domaine à la Navigation Aérienne, ni la gêner sans nécessité, si ce n'est pour des raisons reconnues par le droit des gens. — Aux yeux de ces auteurs il suffit qu'un espace soit nettement délimité pour que l'Etat puisse exercer exclusivement ses droits souverains. Un assujettissement effectif est inutile, et la reconnaissance des autres Etats suffit.

---

(1) *La Navigation Aérienne en Droit International.* — Archives de Droit public. Tome 24, p. 194.

Nous avons déjà fait par avance justice de cette théorie. De même que, pour être propriétaire d'un objet, on doit l'avoir appréhendé, et avoir en outre l'*animus domini*, c'est-à-dire l'intention, la volonté de le posséder, de même l'exercice d'un droit de Souveraineté par l'Etat, sur l'atmosphère qui le domine, ne saurait se concevoir sans une main-mise effective de l'Etat sur cet air. L'Etat doit être en mesure de faire respecter ses droits, s'il veut les conserver.

En outre, il semble que M. Grunwald aille bien loin en tirant du système opposé au sien les conséquences qu'il indique. Il prend immédiatement, en effet, comme point de comparaison, le système de la Liberté Absolue qui n'est pas celui que nous voulons justifier. Il est certain qu'une circulation non plus simplement libre, mais licencieuse, serait par trop dangereuse pour les Etats sous-jacents. Et c'est justement dans la théorie du droit de conservation, que cet auteur repousse d'avance comme basée sur la liberté de l'air, que nous trouverons le juste milieu.

§ 2. — *2e Système :* Théorie de la Liberté absolue.

Une autre théorie, tout aussi absolue, mais dans un sens diamétralement opposé à celle que nous venons d'exposer, soutient que l'atmosphère est entièrement indépendante de l'Etat qu'elle domine. Cette liberté sans restriction, est demandée par quelques auteurs, peu nombreux à la vérité. Citons Merignhac, Meili, Wheaton, Zeppelin, Nys lui-même.

Les Etats, disent ces auteurs, n'ont aucun droit sur l'air puisque, comme la mer, c'est un élément qui appartient à tous, *une res communis*. Nys ajoute cette autre raison que nous sommes déjà, sur terre, victimes de lois, de règlements, d'arrêtés de toutes sortes, trop nombreux pour nous faire souhaiter pareil traitement dans les airs, domaine libre, parcequ'insusceptible d'être enfermé dans

des frontières. Presque toujours, chez les auteurs partisans du principe de liberté, la proclamation de ce principe est la conséquence d'une comparaison antérieure de l'air avec la mer. Meili (1) par exemple s'exprime ainsi : « Comme dans le cours des siècles la liberté de la mer a été proclamée, il semble que la liberté de l'air est ordonnée par la nature comme un parallèle de la même pensée. »

Plus décidée encore est l'opinion de Merignhac (2) :

« Et les auteurs ont accepté l'idée très juste et très ingénieuse d'assimiler l'air à la mer et de faire par suite bénéficier l'air, considéré comme absolument libre, du principe de liberté de la mer elle-même. »

Les conséquences visibles du système sont les suivantes :

1° — Impossibilité, pour l'Etat sous-jacent, d'intervenir en quelque façon que ce soit près des ballons et appareils aériens divers, en circulation au-dessus de lui. Ceux-ci pourront se livrer à tous les actes que leur dictera leur bon plaisir, et ce à la hauteur qu'ils voudront ;

2° — Aucune réglementation sanitaire ou douanière ne pourra leur être imposée ;

3° — Les aéronefs, soit privés, soit publics, ne seront justiciables, pour les actes passés à leur bord, que des lois et de la justice du pays dont ils portent le pavillon.

Ce système porte en lui-même sa condamnation, car il est par trop visiblement contraire au droit à l'existence que possèdent les Etats. Admettre qu'un Etat ne possède aucun pouvoir, aucun droit de surveillance, sur l'atmosphère qui le domine et le touche, est une conception insoutenable et que tout le monde devrait repousser avec

---

(1) Meili. *La Locomotion aérienne et le Droit.* Die Zukünft du 24 avril 1909, p. 121.

(2) Merignhac. *La Conférence Internationale de la Paix.* 1900, p. 80.

vigueur. Une aussi immense étendue ne peut rester libre de tout contrôle qui, nécessaire et admis sur la terre et la mer a tout aussi d'importance, pour des raisons plus probantes encore si c'est possible, dans les profondeurs de l'espace. Et d'ailleurs la mer, dont parlent tous les partisans du système de l'air libre, est-elle bien, au point de vue du principe de liberté, comparable avec l'atmosphère? Nous ne le croyons pas. Rappelons simplement ici ce que nous disions plus haut, à savoir qu'il subsisterait toujours une grande différence entre les deux éléments. C'est que la mer ne surplombe aucun territoire ; on n'en peut rien laisser tomber qui nuise à l'Etat sous-jacent. Au contraire, de l'air où il évolue, un appareil aérien, si éloigné qu'on le suppose du sol, pourra toujours nuire aux terriens. Chute d'objets contaminés ou de contrebande, indiscrétions, espionnage, l'Etat sous-jacent n'est à l'abri de rien. On ne peut donc lui imposer d'aussi dangereux voisinages en proclamant la liberté absolue de l'air qui l'environne. Nous verrons cependant que la Liberté absolue existe, mais seulement pour la partie de l'atmosphère dominant la haute-mer, régie elle-même par ce principe.

§ 3. — Théories intermédiaires.

C'est donc dans une Théorie intermédiaire, ayant repoussé celles de la Souveraineté et de la Liberté absolues, qu'il nous faut rechercher la solution du problème du Rapport juridique de l'Etat avec son territoire Aérien. Nous avons repoussé la théorie d'un pouvoir absolu sur l'air, comme sacrifiant tout à fait l'essor futur de la locomotion aérienne ; nous avons rejeté d'autre part la théorie de la liberté absolue comme faisant, aux Etats sous-jacents, une situation incompatible avec leur droit à la tranquillité et à l'existence.

S'il en est ainsi, c'est que nous devons chercher à combiner ces deux théories pour en tirer une troisième, sus-

ceptible de concilier les deux intérêts en présence, celui de l'Etat qu'il faut protéger, et celui de la navigation aérienne qu'il importe de ne pas entraver.

Pour parvenir à ce résultat, on peut imaginer plusieurs moyens, très clairement exposés par M. Fauchille dans un article qu'il consacre à la question (1).

— Le premier moyen consiste à diviser l'air en zones horizontales. La première, la plus rapprochée de la terre, demeurerait soumise à la Souveraineté de l'Etat sous-jacent ; la seconde, plus éloignée, demeurerait entièrement libre.

Reste à savoir quel critérium adopter pour la délimitation de ces deux zones ? Selon les cas les hauteurs respectives des deux zones varieront.

On a proposé, comme critérium, plusieurs moyens :

1) — D'abord celui tiré de la puissance des armes, par analogie avec le principe reçu pour la mer : *Terræ potestas finitur ubi finitur armorum vis.* Le canon serait alors le moyen de savoir jusqu'où va la Souveraineté ;

2) — Puis celui tiré de la puissance de la vue.

Ni l'un ni l'autre ne sont acceptables ; que l'on choisisse le canon ou la vue, il ne sera jamais possible d'être fixé d'une manière absolument certaine. La portée du canon est essentiellement variable. Depuis l'apparition des premiers véhicules aériens réellement pratiques, on a cherché aussitôt à augmenter la puissance du tir en hauteur, au moyen de canons spéciaux, dont la portée atteint sept kilomètres. Or on ne peut guère songer à naviguer plus haut, à cause des difficultés de respiration notamment, provenant de la trop grande raréfaction de l'air ; ce serait donc interdire absolument la circulation Aérienne ; résultat contraire à celui que nous cherchons.

---

(1) Voyez Fauchille. *La Circulation Aérienne et les droits des États en temps de paix*, R. P. 1910, p. 55.

Le critérium tiré de la vue serait encore, si c'est possible, plus instable. Tout homme voit, mais l'acuité de la vision diffère avec chaque individu, et, pour chaque individu lui-même, varie avec les conditions atmosphériques, la plus ou moins grande limpidité de l'air, la situation plus ou moins élevée à laquelle il se trouve. Puis faudra-t-il prendre comme critérium la vue à l'œil nu ou celle au moyen d'un instrument ? Et quel instrument, de quelle puissance ? Une jumelle de campagne portant à 4 kilomètres, ou une jumelle marine qui, par temps clair, permet de voir à 20 kilomètres ?

Avec ces procédés nous aboutirions forcément à quelque chose de fort impratique. Toutes ces définitions d'une limite horizontale de la Souveraineté sont arbitraires et incertaines.

Au surplus, il y a encore une objection sérieuse, relative au point où commence cette Souveraineté Si la surface de la terre était plane et régulière, la limite de la Souveraineté le serait également, étant partout à la même hauteur. Mais la surface de la terre laisse au contraire beaucoup à désirer sous ce rapport. Nous sommes donc en présence d'un dilemme embarrassant : la limite doit-elle être régulière, mesurée partout d'un niveau fixé d'avance, ou bien devra-t-elle suivre les irrégularités du sol ? Dans le premier cas, nous serons obligés de reporter la limite cherchée, suffisamment haut pour englober les plus hautes montagnes, qui font partie naturellement du territoire de l'Etat, sous peine de ne pouvoir accorder de Souveraineté à cet Etat sur l'air dominant ces montagnes : c'est-à-dire que nous lui ferions une situation intolérable. Et en tous cas cette solution serait toujours injuste pour les pays montagneux, puisqu'ils auraient ainsi la limite de leur pouvoir placée bien plus près de leur territoire que les pays de plaine, en certains endroits tout au moins. Si, au contraire, la frontière horizontale doit suivre les irrégularités du sol, ce sera injuste pour les pays de plaine. Car

un domaine aérien de peu d'étendue suffira au pays montagneux, pour lui donner la certitude que la circulation Aérienne se fera au-dessous de ses frontières, zone soumise à sa Souveraineté. Tandis que pour le pays de plaine un tel domaine n'aura aucune valeur, puisque la circulation pourra se faire sans difficulté au-dessus de sa frontière, librement et sans contrôle possible de sa part. Du reste, suivre les irrégularités du sol pour la détermination du domaine aérien d'un Etat serait ouvrir la porte à bien des causes de gêne et de discussions entre les intéressés : ceci à cause de la difficulté de se donner des points de repère certains.

Nous sommes donc obligés de rejeter comme inutilisables en pratique, l'un comme l'autre critérium proposés. Du reste il y a, à cette théorie de la division de l'atmosphère en zones horizontales, d'autres objections de principes qui doivent aussi la faire repousser. Nous avons rejeté l'opinion selon laquelle l'air serait susceptible d'être soumis à un droit de Souveraineté. Nous devons le faire aussi bien pour une partie que pour l'ensemble de l'atmosphère, puisque que c'est par sa nature même que l'espace Aérien est insusceptible d'être soumis à la Souveraineté.

Il y a plus : le système des zones ne garantirait jamais de façon suffisante les intérêts de l'Etat limitrophe. Supposons en effet qu'un aérostat se tienne en dehors de la zone de Souveraineté. L'Etat n'a plus alors aucun moyen de contrainte contre lui, ne possédant plus à cette hauteur de droit de police. Cet aérostat sera toujours, de par sa situation dominante, un danger pour l'Etat sous-jacent. Du reste, la faiblesse de cette théorie est bien montrée par les divergences de vues des auteurs qui la défendent. Ils proposent, à la zone soumise à la Souveraineté de l'Etat, les limites les plus diverses. Les uns proposent 1,500 mètres, d'autres 50 ; d'autres enfin comme Rivier, Piétri, Von Liszt (1902), ne donnent pas de limites

précises, et parlent de la portée des armes ou de la vue, ou de l'espace qui peut être réellement utilisé par la navigation aérienne. Ainsi Von Holtzendorff dit que l'espace aérien appartient à l'Etat, au-dessus de son territoire, jusqu'à une hauteur de 1,000 mètres mesurés des plus hauts points du sol. Von Bar dit qu'aux grandes hauteurs l'air échappe à toute autorité, qu'au-dessous de 50 à 60 mètres il est au contraire étroitement soumis à l'autorité territoriale, et que « dans l'intervalle existe une zone sur laquelle il est actuellement difficile de prendre parti.

On a cru faire une objection sérieuse en disant : vous oubliez qu'un accord international est toujours possible, et que la fixation des deux zones, ainsi faite, aurait les plus grandes chances d'écarter les inconvénients que vous énumérez ?

Non. L'existence d'un accord international n'enlèvera d'abord rien de leur arbitraire aux solutions proposées, parce qu'il est impossible de trouver à un pareil accord une base plus rationnelle ; la fixation de la zone de Souveraineté de telle façon nuira à tel pays, autrement à tel autre ; comment alors veut-on que la plus ou moins grande précision d'une limite fixée *a priori* compte pour quelque chose auprès des Etats ? Cette précision serait d'ailleurs, sinon impossible, du moins très difficile à obtenir, à raison même de la nature de l'élément aérien ; aussi les difficultés commenceront-elles dès qu'il s'agira de passer à l'application pratique.

Le second moyen proposé, consisterait à soumettre l'atmosphère, non plus à une division en zones de situations juridiques différentes, mais au contraire à lui donner un régime unique pour son ensemble.

La logique plus grande de cette manière de résoudre le problème qui nous occupe, saute immédiatement aux yeux, ainsi que ses conséquences. En effet, grâce justement au principe d'unité qui est à sa base, il sera beaucoup plus facile de faire respecter les droits de l'Etat sur

l'air qui l'environne ; il n'y aura plus de contestations possibles sur le point de savoir à quelle hauteur se trouvait un aérostat à un moment donné, comme dans le système des zones, dont c'était là surtout le point faible. D'autre part, ce second moyen semble bien remplir le but cherché par nous, c'est-à-dire la conciliation des intérêts en présence : celui de la Navigation aérienne, réclamant le plus de liberté possible, et celui de l'Etat demandant à n'être pas frustré de son droit bien légitime de faire respecter son autorité. Il n'y aura plus, en effet, ici, de droit exclusif de l'Etat sur l'air, mais au contraire certains droits seulement. La liberté de la navigation aérienne est donc respectée. D'autre part, celle-ci sera limitée de façon à n'être point « licencieuse », comme dans le régime de liberté absolue, afin d'écarter tout ce qui, pour l'Etat sous-jacent, peut devenir une cause de trouble ou d'insécurité.

La question étant ainsi posée, deux façons de la résoudre, c'est-à-dire de doter l'atmosphère, dans son ensemble, d'un régime juridique unique, se présentent à l'esprit ; disons tout de suite qu'elles aboutissent sensiblement aux mêmes résultats.

— On peut d'abord reconnaître à l'Etat, sur l'ensemble de l'atmosphère qui le surplombe, une Souveraineté limitée, et limitée justement par la nécessité de concilier les deux intérêts opposés que nous avons indiqués.

L'Etat sous-jacent exercera donc, en principe, la Souveraineté sur l'air, mais à la condition qu'il en tolère l'usage de la part des autres Etats. Ceux-ci devront tout naturellement s'abstenir d'abuser de cette faculté, et ne méconnaître aucunement le respect dû à l'autorité de cet Etat, dont aucun intérêt supérieur ne devra être lésé.

Les conséquences rationnelles de ce système de la Souveraineté limitée sont les suivantes :

En principe, l'Etat intéressé pourra interdire aux appareils Aériens de circuler et de pénétrer partout où leur

présence pourrait devenir pour lui une cause de trouble ou même de simple incommodité.

Ainsi, pour se protéger contre les dangers d'espionnage, l'Etat sous-jacent pourra interdire aux appareils aériens de venir évoluer au-dessus de ses places fortes et de circuler dans une zone déterminée autour de celles-ci, zone calculée de façon à sauvegarder son droit de défense.

L'Etat a aussi besoin de protéger son commerce et ses monopoles contre la contrebande ; c'est dire qu'il aura le droit d'établir là où ils lui sembleront les plus utiles, des postes de douane, et de mettre en service des Aérostats chargés d'assurer la bonne marche de ce service et d'exercer, dans certaines conditions, le droit de visite sur les Aérostats privés étrangers. L'on doit de même reconnaître à l'Etat le droit de se prémunir contre la contagion en imposant des visites sanitaires, et des mesures de désinfection et de prophylaxie, comme un séjour dans un lazaret, aux navires aériens privés des autres Etats. Il est nécessaire, toutefois, dans l'intérêt même de l'Etat qui les établit, que ces mesures n'aient rien d'arbitraire ni d'abusif.

L'Etat aura aussi le droit de soumettre les Aérostats privés à sa juridiction pour les délits commis au-dessus de son territoire, et qui ont eu leur répercussion en son sein, soit en troublant l'ordre public, soit en lésant les particuliers. Ceci dit pour les Aéronefs privés seulement ; car les auteurs sont à peu près tous d'accord pour reconnaître aux Aéronefs publics la jouissance d'un privilège d'exterritorialité analogue à celui dont jouissent dans les ports et dans la mer territoriale d'un Etat les appareils aériens de guerre ou de police des autres Etats. Ainsi donc les Aérostats publics étrangers, qui ne sont ni militaires ni de police, auront un droit de circulation libre tout aussi bien que les Aérostats privés, à la condition expresse de circuler de façon inoffensive. On ne saurait, en effet, concevoir, fait très justement remarquer M. Fauchille, que

les militaires ou la force policière d'un Etat circulent librement sur le territoire soumis à la Souveraineté d'un autre Etat. — Mais leur passage inoffensif pourra être admis sous la condition préalable d'une autorisation de l'Etat sous-jacent.

— La théorie de la Souveraineté limitée comporte une sous-distinction. Il y a en effet deux façons de comprendre les limitations possibles au droit de Souveraineté. Parmi les auteurs qui défendent cette opinion, les uns admettent des restrictions en hauteur à la Souveraineté, les autres, au contraire, invoquent l'idée d'une servitude internationale de passage au profit des appareils aériens étrangers.

Les premiers, Holtzendorff, Rivier, Piétri, Von Listz (1902), prennent en général pour limiter la hauteur jusqu'à laquelle s'exercera le droit de souveraineté de l'Etat sous-jacent, la portée du feu de l'artillerie, ou celle du fusil comme Rivier, par comparaison avec ce qui se passe pour la mer côtière. Ullmann même, va plus loin : l'Etat, selon lui, doit avoir la souveraineté jusqu'où on peut s'élever par les moyens humains.

Nous voyons aussitôt l'objection à faire à cette théorie ; la portée du canon en tir vertical atteint aujourd'hui 7 kilomètres ; on peut d'autre part s'élever en ballon jusqu'à pareille hauteur : que restera-t-il donc comme zone libre ? un espace ridiculement restreint et pratiquement inutilisable ; nous retombons donc, avec ces auteurs, dans le régime de Souveraineté absolue dont nous avons déjà repoussé les conséquences.

— D'autres auteurs, invoquant eux aussi une idée de Souveraineté limitée, recherchent la limitation compatible, à la fois, avec le maintien de l'ordre à l'intérieur de l'Etat, et avec le désir de favoriser la liberté de la locomotion aérienne, au moyen d'un raisonnement analogue.

Ils pensent que l'établissement, au profit des nations, sur chacune d'entre elles, d'une servitude de passage, constituée

par accord international, est une solution admissible ; nous ne le croyons cependant pas, la trouvant humiliante pour les Etats et contraire à leur dignité, quoique provenant d'un accord. D'autre part, en vue de son utilisation pratique, la portée exacte de cette servitude, les condtions dans lesquelles elle pourrait être exercée, devraient être établies avec un grand luxe de détails, où nous craignons de voir autant de sujets de vexations, de discussions, voire de guerres.

Il y a à tous ces systèmes de Souveraineté limitée d'autres objections. Tout d'abord une objection de principe. Nous avons refusé, on sait pour quels motifs, de soumettre l'Atmosphère à un droit de Souveraineté absolue. Or nous ne devons pas non plus reconnaître un droit de Souveraineté quelconque sur l'air, aussi limité qu'on le suppose, puisque c'est par sa nature même qu'il se dérobe à tout droit de ce genre.

Et puis, quelle serait la conséquence de cette reconnaissance d'un droit de souveraineté au profit de l'Etat ? tout simplement de supprimer, ou à peu près, la liberté en la matière qui nous occupe. Si, en effet, une contestation vient à se produire, c'est à cette notion de souveraineté, principe directeur de tout le système, qu'il faudra se référer pour solutionner le différend. L'Etat sous-jacent pourra alors toujours prétendre que le droit de passage dans telles conditions données, exercé par un Aéronef étranger, est susceptible de porter atteinte à l'un de ses droits intangibles, celui de s'opposer à tout ce qui peut être ou peut devenir pour lui une cause de trouble ou d'insécurité.

Ainsi donc, pour apprécier le caractère plus ou moins innocent du passage d'un Aérostat, il faudra toujours en revenir au principe de Souveraineté, et le doute existant profitera plutôt à un régime de prohibition qu'à un régime de Liberté de Circulation, ce qui sera évidemment très fâcheux au point de vue de l'intérêt général,

que l'on ne doit cependant pas sacrifier absolument à l'intêrêt particulier d'un Etat.

— Aussi M. Fauchille préconise-t-il un autre moyen. Cet auteur, qui est certainement un de ceux qui font le plus autorité en la matière, part du principe admis par l'Institut de Droit International, en sa session de Gand de 1906, à l'occasion de la réglementation de la télégraphie sans fil (1). Les articles 1 et 3 des résolutions adoptées par l'Institut à ce sujet contiennent en germe sa théorie ; ils sont ainsi conçus :

Art. 1^er^. — L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui en temps de paix comme en temps de guerre que les droits nécessaires à leur conservation.

Art. 3^me^. — Chaque Etat a la faculté, dans la mesure nécessaire à sa sécurité, de s'opposer, au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales, et aussi haut qu'il sera utile, au passage d'ondes hertziennes, que celles-ci soient émises par un appareil privé placé à terre, à bord d'un navire ou d'un ballon.

La théorie de M. Fauchille partant du principe que l'air est libre, semble donc *a priori* devoir assurer de façon satisfaisante la libre circulation dans l'atmosphère. D'autre part, désireux de concilier ce principe avec les intérêts et les droits de l'Etat sous-jacent, l'auteur déclare que le principe de liberté sera mitigé par ce qu'il appelle le *Droit de Conservation et de Défense.* — En sorte que, l'atmosphère étant libre en principe, on devra cependant reconnaître à l'Etat sous-jacent, les droits incidents, nécessaires dans chaque cas particulier, à la sauvegarde de ses intérêts primordiaux ; droit de conserver son existence dans son intégrité tant physique que morale ; droit de se garantir contre toute atteinte présente ; droit de se prémunir contre tous dangers de préjudice futur par une réglementation appro-

(1) *Annuaire de l'Institut,* tome XXI, p. 327.

priée, et comme corollaire, droit d'assurer la répression de tous actes délictueux ou criminels commis contre lui-même ou ses ressortissants.

L'Etat sous jacent aura tous ces droits, mais ceux-là seulement, et il ne lui sera point loisible, par des mesures vexatoires, d'apporter d'autres entraves au libre usage de l'atmosphère.

Voici les conséquences que l'on peut tirer de cette théorie :

1° — La conséquence la plus générale du système, celle qui porte en somme en elle toutes les autres, est la suivante, indiquée par M. Rivier (1). « Si un conflit s'élève entre le droit de conservation de l'Etat et le devoir qu'a cet Etat de respecter le droit d'autrui, le droit de conservation prime ce devoir, *primum vivere* : c'est l'excuse de nécessité ». Aussi cet auteur ajoute-t-il que « Le danger d'une atteinte au droit de conservation est une cause légitime d'intervention dans les affaires d'une nation étrangère » ;

2° — Ensuite l'Etat, ayant le devoir de prendre les mesures nécessaires à la sécurité de ses ressortissants, doit avoir le droit d'interdire le libre passage partout où il pourra devenir un danger pour ceux-ci. Ainsi en principe la navigation aérienne ne serait pas tolérée au dessus des agglomérations des villes à raison des dangers de chute, sauf naturellement les cas d'atterrissage forcé. Cette conséquence ne rallie pas tous les suffrages ; nombreux sont ceux qui demandent la suppression de cette interdiction, non sans quelque raison ;

3° — Pour la sauvegarde de ses intérêts économiques et sanitaires, l'Etat sous-jacent pourra imposer des visites dans l'espace aérien aux véhicules privés. Ce droit de visite devra même être admis de façon plus large qu'il ne l'est en droit maritime. En temps de paix, on ne visite pas en

(1) Rivier, *Principes du Droit des Gens*, I. p. 277 et 397.

pleine mer les navires étrangers ; la haute mer est libre. Cependant le droit de visite en temps de paix, dans toute l'atmosphère le surplombant, doit être reconnu à l'Etat sous-jacent, malgré le principe de la liberté de l'air. Car, à la différence de la mer, dont la zone territoriale protège l'Etat adjacent, la distance ne saurait protéger contre la contrebande ou l'épidémie venant des ballons ; le jet de matières dangereuses sera toujours possible. Au contraire même, la hauteur plus grande où navigueront ces ballons fautifs ne peut être pour eux qu'une chance de plus d'impunité ;

4° — Afin de protéger le plus possible les habitants contre les indiscrétions, ainsi que contre le bruit des appareils munis de moteurs, il serait désirable, nous dit M. Fauchille, que la circulation fut aussi interdite dans une certaine zone, dont il fixe l'étendue à 500 mètres. Cette hauteur est facilement atteinte, tant par les dirigeables que par les aéroplanes, et du reste, les aviateurs ont intérêt à voler haut pour pouvoir rechercher un point d'atterrissage favorable en cas de descente forcée. Sur ce point M. Fauchille emprunte une proposition du capitaine Ferber :

« L'atmosphère sera libre, sauf une zone appelée territoriale, qui existera immédiatement au-dessus des terres. Un savant congrès de diplomates fixera sa hauteur ; espérons qu'ils ne la feront pas trop élevée : cinq cents mètres nous paraissent suffisants (1) ».

C'est une autre mesure que en 1901 (2) et 1902 (3), M. Fauchille avait préconisée. Il défendait alors la circula-

---

(1) Ferber. *L'Aviation de crête à crête, de ville à ville, de continent à continent.* p. 153.

(2) Fauchille *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats.* Paris 1901.

(3) *Annuaire de l'Institut de Droit international.* T. XIX, p. 19. Projet de Règlement.

tion des appareils aériens en deçà de quinze cents mètres. Il nous donne lui-même les motifs de ce changement d'opinion.

« Considérant que l'espionnage aérien est le plus grave danger contre lequel les Etats doivent se prémunir et qu'il peut se réaliser surtout par la photographie qui, appliquée aux ouvrages de défense, était à ce moment vraiment utile jusqu'à 1,500 mètres, nous avions interdit en deçà de cette hauteur la circulation des Aérostats. Cette opinion doit être désormais abandonnée et cela pour deux raisons. La dirigeabilité des ballons qui, en 1901, n'était qu'une espérance, est devenue une réalité, et depuis quelques années les appareils d'aviation ont pris leur place dans la navigation aérienne. Or, l'expérience a montré qu'une altitude moyenne de quinze cents mètres serait excessive pour les dirigeables aussi bien que pour les aéroplanes. D'un autre côté la photographie aéronautique a fait de tels progrès en ces dernières années, qu'on peut maintenant photographier utilement bien au-delà de quinze cents mètres, et aux plus grandes hauteurs, des ouvrages de défense. Mais, cela étant, comment protègera-t-on les Etats contre la photographie aérienne? Le seul moyen est d'interdire aux ballons et aux aéroplanes, à moins d'une autorisation spéciale, d'emporter dans les airs des appareils photographiques » (1).

Il est en effet certain que les Aéronefs ne pourront faire de photographie Aérienne, s'ils n'ont pas à leur disposition les appareils nécessaires pour cela. Le difficile est justement de s'assurer qu'ils n'en ont pas à bord, et l'espion emploiera naturellement toutes les ruses, pour éviter qu'on le découvre, les abandonnant au besoin à un endroit déterminé où il reviendra les prendre.

A notre avis le Droit de Conservation des Etats justifie-

(1) Fauchille. *La circulation aérienne et les droits des Etats en temps de paix.* R I. A. 1910, p. 14.

rait une autre mesure, consistant à élargir le périmètre ou toute circulation serait interdite au-dessus des ouvrages fortifiés. Ce n'est pas l'opinion de tout le monde. Ainsi dans la *Tagliche Rundschau,* le major Von Pustau, personnalité bien connue dans le monde de l'aviation, s'élève contre l'article 3, du Règlement ministériel de circulation Aérienne pour la Prusse, ainsi conçu : « ... Les vols au-dessus des forteresses et dans un rayon de dix kilomètres autour d'elles sont interdits, à moins que l'autorité militaire compétente (gouverneur ou commandant de la place) n'en donne la permission écrite. » « Sans doute, écrit-il, aucun pays ne peut négliger de prendre de sévères mesures contre l'espionnage. Mais encore faut-il déterminer exactement d'abord ce qui est vraiment secrets militaires et ce qui ne l'est pas. Quand, par exemple, la ville de Cologne demande l'annulation, ou au moins, l'adoucissement de la défense faite de voler dans l'étendue du terrain militaire, elle peut, avec raison, prétendre que, d'en haut, on ne peut observer rien qui ne puisse être connu d'une façon beaucoup plus sûre par d'autres voies, et qu'à maintenir ainsi la défense de voler, on compromet gravement les intérêts de la cité ».

On a objecté aussi que la fixation d'une zone de défense aussi considérable rendrait la surveillance fort difficile à raison même de son étendue. Mais, d'une part, on ne peut imposer à un Etat de laisser passer librement tous Aérostats, si cela doit nuire à la défense nationale ; d'autre part, si la surveillance d'une zone plus étendue nécessite plus de soins sous un certain rapport, elle présente des avantages certains sous un autre. Car si des Aérostats étrangers empiètent quelque peu sur le périmètre défendu, ils n'auront en somme causé à l'Etat sous-jacent aucun préjudice.

Néanmoins, nous ne pouvons cependant nier que la fixation de la zone défendue doive être faite avec beaucoup de tact et de prudence, et que, de plus, il ne faut pas

s'exagérer l'importance de telles précautions au point de vue de la défense nationale. La simple connaissance des emplacements des ouvrages fortifiés, et qui ne les connaît, suffit le plus souvent aux gens de métier pour deviner les points sur lesquels l'ennemi portera sa résistance. Ce serait donc là plutôt une satisfaction donnée à l'opinion publique ;

5° — Au point de vue juridictionnel, la théorie de M. Fauchille nous conduit à faire la même situation aux Aérostats privés qu'aux Aérostats publics, au moins en ce qui concerne les actes passés à leur bord, qui seront régis par la loi et jugés par la justice du pays dont ces Aérostats portent le pavillon.

Une solution contraire s'impose au cas où les actes commis à bord porteraient atteinte aux droits de l'Etat limitrophe : celui-ci aurait le droit d'intervention et de répression. Le régime différera ici selon la qualité des Aérostats. En cas de faute commise par un Aérostat privé, d'espionnage, de contraventions aux règlements douaniers ou sanitaires de l'Etat sous-jacent, les tribunaux de cet Etat seront seuls compétents, et en appliqueront la loi répressive. Le fait délictueux est-il au contraire l'œuvre d'un Aérostat public, en ce cas l'Etat sous-jacent est désarmé ; il ne lui reste qu'à s'employer à obtenir satisfaction par la voie diplomatique.

— Les Ballons privés et les Ballons publics qui n'appartiennent ni aux forces militaires, ni aux forces policières de l'Etat étranger, sont donc admis à la libre circulation, sous les réserves précédemment indiquées Quant aux Ballons militaires et de police, le droit de conservation de l'Etat sous-jacent permet-il de leur assurer libre pratique? Avec M. Fauchille nous ne le pensons pas.

Les manœuvres de navigation aérienne par des Aérostats militaires sont des actes d'instruction, donc de préparation à la guerre. Ces manœuvres, effectuées au-dessus d'un Etat étranger, peuvent être considérées par lui

comme la répétition d'une guerre véritable que l'Etat propriétaire de la flotte aérienne a l'intention de lui déclarer un jour. Il ne saurait souffrir une pareille atteinte à son droit de conservation, qui, nous l'avons vu, l'autorise à empêcher tout ce qui nuit actuellement, ou peut nuire dans l'avenir, à son intégrité physique et morale. De telles évolutions ne sont donc possibles de la part de ces appareils qu'au-dessus du propre territoire de leurs Etats, ou au dessus des lieux sur lesquels personne n'a de droit, où, par conséquent, il ne peut nuire à quiconque.

Le même raisonnement s'applique aux actes de police, lesquels sont au plus haut point une manifestation d'autorité. Or, il n'y a que l'Etat sous-jacent qui puisse posséder, dans l'atmosphère qui le domine, le droit de manifester son autorité : droit qu'il ne peut exercer, dans une atmosphère librement ouverte pour le reste à la navigation internationale, que dans la mesure nécessaire pour faire respecter son droit de conservation. Il serait illogique, et contraire au principe de l'air libre, de permettre les mêmes actes à un Etat qui n'a aucun droit de conservation à sauvegarder.

Nous pensons avoir ainsi obtenu le résultat cherché, la conciliation des intérêts de la circulation Aérienne et de l'Etat sous-jacent. Et cependant à bien examiner les conclusions auxquelles nous sommes arrivés, un doute peut subsister dans l'esprit, qui est le suivant.

Est-il bien vrai que le régime de liberté absolue, mitigé par le droit de conservation de l'Etat, assure, mieux que celui basé sur la souveraineté sans limitation aucune, le but désiré ? Est-il nécessaire de s'appuyer sur une opinion aussi « prématurément avancée » pour arriver à des conclusions favorables au plein développement de la navigation aérienne, ou, au contraire, peut-on aussi bien assurer ce développement au moyen de la théorie de la Souveraineté ? C'est ce que prétendent justement quelques auteurs notamment MM. A. de Valles, rapporteur au premier

Congrès Juridique international de Verone en 1910 (31 mai-2 juin) (1), et M. Jenny Lycklama (2) dont voici le raisonnement.

M. de Valles s'exprime ainsi :

1° — La Théorie de la domanialité publique de l'espace aérien est la plus conforme au régime juridique et économique actuel, soit dans le droit National, soit dans le droit international ;

2° — Cette théorie donne une raison scientifique au droit de police de l'Etat et à l'exclusion des Aérostats militaires des autres Nations ; conclusions auxquelles on arrive dans la théorie de Liberté seulement par voie empirique ;

3° — Une théorie de la domanialité de l'espace Aérien ne restreint pas la vraie liberté qui consiste dans le droit de circulation.

M. de Valles reproche aux théories nouvelles d'être une réaction à la dogmatique générale. En premier lieu, comme ne tenant presque absolument compte que des besoins nouveaux, et non des droits incontestables du propriétaire et de l'Etat. Que fait alors M. de Valles du droit de conservation et de défense reconnu par nous ? En second lieu, ajoute-t-il, ces théories sont plus destructives que créatrices ; elles tendent en effet bien plus à exclure les principes déjà généralisés qu'à en poser de nouveaux.

Il repousse successivement les règles *Aer Communis* et *Dominus soli dominus cœli et inferorum*. La théorie des *Res communes omnium*, dit-il, ne peut plus s'appliquer au régime économique actuel. Le droit Romain ne donne pas une notion claire de ce qu'est ici la fonction de l'Etat, puisque, pour lui, la propriété privée est le point d'attache

(1) A. de Valles. *L'espace Aérien et sa domanialité*. R. I. A., 1910. p. 197, s.

(2) Jenny Lycklama. *Relations entre l'espace aérien et le territoire*. R. I. A., 1910. p. 265, s.

de toutes les institutions ; d'autre part il ne répartit pas avec précision les droits du propriétaire du fonds et ceux de l'usager de l'air quand il dit « Chacun peut se servir de la chose selon son bon plaisir, sous réserve des droits d'autrui », car, justement, quels sont ces droits ?

Cet auteur repousse ensuite la règle reçue cependant dans toutes les législations : *Dominus soli, dominus cœli et inferorum*. Car, dit il, c'est « un principe simplement absurde et contraire à la notion de propriété, dont le caractère, au point de vue économique, est dans l'utilisation de la chose, et, au point de vue juridique, dans sa capacité à subir la possession humaine. »

Or la notion de l'espace aérien ne présente pas ces caractères. L'utilisation de l'air par les particuliers n'existe que pour celui qui est en contact avec les choses reliées au sol : c'est un élément comme l'eau, inappropriable, tant économiquement que juridiquement, car il n'est pas saisissable.

Nous n'avons pas dit autre chose lorsque nous avons écarté cette théorie nous aussi. Nous nous sommes refusé à généraliser le principe *Dominus soli* et n'avons reconnu au propriétaire que des droits suffisamment étendus pour sauvegarder l'intégrité de son patrimoine sans cependant gêner le libre-usage par autrui de l'atmosphère.

« Le propriétaire peut jouir de son sol, l'aviateur de l'air » ; ces deux choses ne sont pas incompatibles.

M. de Valles ajoute : L'espace aérien est une dépendance du domaine public, car la propriété n'est pas un élément nécessaire du domaine. Il invoque ici l'article 714 Code civil français ainsi conçu : « Il est des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous. Des lois de police règlent la manière d'en jouir ». — Donc l'air est une chose domaniale parce que l'Etat y exerce les droits fondamentaux de l'institution, c'est-à-dire les droits d'administration et de police. — Ceci ressemble singulièrement à notre théorie du droit de conser-

vation et de défense. Car, en nous plaçant surtout au point de vue international, quel but auraient ces droits d'administration et de police, essentiels à la notion de domanialité, si ce n'est un but identique à celui du droit de conservation et de défense, c'est-à-dire le respect de l'Etat chez lui par les autres Nations et leurs ressortissants ?

L'auteur conclut en disant que la domanialité de l'espace aérien conduit, bien mieux que l'énonciation hyperbolique d'une liberté, à la proclamation du principe de la liberté de circulation sous réserve des règlements de police. La théorie de M. Fauchille a, en effet, selon lui, tous les défauts d'une théorie négative. « Elle ne respecte pas la situation juridique et économique actuelle, ni les droits indiscutables de conservation de l'Etat qui doit sauvegarder son indépendance ». Mais il s'agit justement de savoir jusqu'à quel point la situation juridique et économique « actuelle » du territoire peut s'appliquer au domaine aérien. Et nous avons été obligés justement de repousser les principales théories admises sur la matière, telle celle de la Souveraineté par exemple, comme étant bien, celle-là, « négative », puisqu'avec son aide il est possible de nier toute liberté en faveur de la Locomotion nouvelle.

— M. Jenny Lycklama présente une thèse analogue. Il se déclare partisan du principe de Souveraineté absolue, sans distinction de hauteur, de l'Etat sous-jacent. Ses conclusions sont les suivantes :

1. — La navigation aérienne aura suffisamment de liberté de mouvement ;

2. — On n'aura pas à chercher une limite horizontale ;

3. — Les Etats resteront au point de vue de leur Souveraineté aérienne dans la situation juridique qu'ils occupent actuellement ;

4. — Ils pourront veiller à leur gré aux intérêts de leur territoire ;

5. — Ils feront à la circulation internationale les concessions jugées désirables, ce qui leur assure une position bien plus digne que la théorie qui ne leur confère que quelques droits conventionnels ;

6. — Si d'autres intérêts imprévus se présentent, l'Etat sera compétent pour les régler.

Sur les premier et sixième points nous pouvons lui objecter immédiatement que ce sont là des affirmations absolument gratuites de sa part. L'auteur commence par donner à l'Etat une pleine Souveraineté et nous affirme ensuite que cet Etat n'en abusera pas. Ne serait-il pas beaucoup plus logique de commencer par déclarer reçu le principe de liberté, quitte ensuite à lui donner les atteintes nécessaires ; il faudra en effet les justifier, ces atteintes, pour les faire accepter. Tandis que si l'Etat est souverain absolu dans l'air, il peut faire des règlements et des lois gênant, empêchant même le mouvement aérien. Exerçant chez lui la pleine Souveraineté, les autres Etats n'auront absolument qu'à respecter sa manière de voir.

Quant au cinquième point, nous ne voyons pas en quoi la situation des Etats serait plus digne avec la théorie de la Souveraineté qu'avec la théorie de la Liberté, puisque c'est aux Etats eux-mêmes que l'on demanderait d'inscrire au fronton d'un code international de l'air le principe de l'atmosphère librement ouverte à la circulation internationale.

— A quelles conclusions arrivent en somme ces auteurs ? Sensiblement aux mêmes que nous avec la théorie de la liberté. Ils reconnaissent, comme nous l'avons fait, le droit pour l'Etat de se conserver en édictant des mesures pour garantir sa sécurité générale (mesures contre l'espionnage, la contrebande, les épidémies), ainsi que la bonne marche de la police aérienne.

Les conclusions pratiques auxquelles aboutissent la théorie de la Souveraineté et celle de la Liberté sont donc sensiblement les mêmes et peuvent se résumer dans le

désir de ne gêner ni la circulation aérienne ni l'Etat sous-jacent.

N'y aurait-il donc ici qu'une question de mots et aucun intérêt en jeu ? il deviendrait alors indifférent de se prononcer pour l'un ou pour l'autre système. L'on pourrait trancher la question, comme le dit et le fait M. Fleichmann (1), en déclarant que l'on se contente d'un postulat purement pratique ?

Mais il restera toujours un motif péremptoire, qui ne doit décidément pas nous permettre d'abandonner la théorie de M. Fauchille et qui est le suivant Dans toutes les théories qui reconnaissent à l'Etat le pouvoir absolu sur son atmosphère, les actes permis dans cet air aux appareils aériens apparaissent naturellement comme de simples concessions : c'est ce que nous ne voulons pas. Les concessions sont trop faciles à retirer lorsqu'elles sont de ce genre. Il faut que les navigateurs de l'air, libres dans un air libre, y exercent, non pas de simples facultés à eux bénévolement concédées, mais de véritables droits, reconnus de tous.

Ce n'est malheureusement pas là ce que le Congrès Juridique International de Vérone pour la réglementation de la Locomotion aérienne (31 mai-2 juin 1910) a décidé sur la notion juridique de l'espace aérien. Il a en effet émis les vœux suivants :

1° — L'atmosphère dominant le territoire et la mer territoriale doit être considérée comme atmosphère territoriale assujettie à la Souveraineté de l'Etat, et l'atmosphère dominant les territoires inoccupés et la mer libre doit être considérée comme espace libre ;

2° — Dans l'espace territorial, le passage et la circulation des Aéronefs doivent être libres, sauf les règles de police nécessaires pour protéger les intérêts publics et

(1) Voyez page 6. Dr Maxim Fleichmann, op. cit.

privés, et sauf le régime juridique inhérent à la nationalité des Aéronefs ;

3° — Les règles de la circulation des Aéronefs dans l'espace libre devront être établies, en tout ce qui est nécessaire, par accords internationaux ;

4° — Le Congrès émet le vœu que en appliquant les régimes douanier, sanitaire et militaire, les Etats établissent des règles qui n'apportent pas trop d'entraves à la liberté de la circulation aérienne.

— Quant à la Conférence Internationale de Paris qui, réunie le 18 mai, s'est séparée le 29 juin, elle n'a publié aucun travail officiel. Le journal *Le Times*, du 29 novembre, indique un projet non officiel dont le chapitre 3 intitulé « de la Liberté de la Navigation », s'exprime ainsi :

*Art. 1^er^*. — « Chacun des Etats contractants « permettra » la navigation des Aéronefs des autres Etats contractants dans les limites et au-dessus de son territoire, sous la réserve de toutes les restrictions nécessaires à la garantie de sa propre sécurité, et de celle des personnes et des propriétés de ses habitants ».

« Les Etats contractants se mettront en mesure de conformer la législation de leur pays aux stipulations du paragraphe précédent. En cas de force majeure, le séjour ne peut en aucun cas être refusé à un Aéronef d'un Etat contractant. »

*Art. 2^me^*. — « Les restrictions apportées par un Etat, conformément à l'article 1^er^ doivent être appliquées sans aucune distinction à tous les Aéronefs nationaux et à tous autres, quel que soit l'Etat contractant auquel ils appartiennent ».

« Cette obligation ne s'étend pas aux mesures qu'un Etat peut prendre dans des circonstances extraordinaires pour assurer la défense nationale. »

« Chaque Etat contractant a le droit de réglementer le trafic des passagers et des marchandises entre différents

points de son propre territoire, et les restrictions, conséquences de ce droit, devront être immédiatement publiées et notifiées aux autres départements intéressés. »

— Quant au Comité Juridique international de l'aviation (1), sa décision, déclare le rapporteur, ne préjudicie en rien à la théorie de la Souveraineté de l'Etat, et consacre au moins partiellement les principes généraux chers aux partisans du principe de Liberté. En effet, dans son projet de Code International de l'air il s'exprime ainsi :

Art. 1[er]. — « La Circulation aérienne est libre ».

« Les Etats n'ont, sur l'espace situé au-dessus de leur territoire, y compris les mers côtières, que les droits nécessaires pour garantir la sécurité nationale et l'exercice des droits privés ».

Le Comité n'a donc pas décrété en propres termes la liberté de l'air. Et cependant la question avait été posée par M. Talamon : « Doit-on partir de l'idée de liberté ou de celle de Souveraineté ? » ce à quoi M. Marguerie avait répondu qu'il était inadmissible, dans l'état actuel de la science, qu'un Etat ou un particulier ait, à lui seul, la disposition de tout ce qui est au-dessus du sol ; que c'étaient là des idées qui ne concordaient plus avec les faits actuels, et qu'il fallait poser le principe qu'il n'existe sur l'espace aucune Souveraineté, aucune propriété.

Dans ces conditions, M. Marguerie avait proposé au Comité le texte suivant : « L'air ne relève d'aucune Souveraineté ; mais chaque Etat conserve le droit de prendre les mesures nécessaires à la sécurité Nationale et à l'exercice des droits privés ». En effet, disait-il, on n'a de droits que dans la mesure où on peut en assurer le respect, la conservation ; et dans la mesure aussi où on y a intérêt. Il faudrait une disposition analogue à la Loi de 1856, aux

(1) L'organe de ce Comité est la *Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne.*

termes de laquelle, pour qu'il y ait légalement blocus, il faut que ce blocus soit effectif. Le Droit International ne doit assurer une disposition privilégiée qu'à la condition que « cette disposition soit utile et qu'il soit possible d'en assurer le contrôle et la surveillance ».

§ 4. — Régime juridique de l'Atmosphère dominant les mers.

— Nous ne nous sommes occupés jusqu'ici que de l'atmosphère dominant la partie terrestre des Etats. Il nous faut décider maintenant du régime à appliquer à l'atmosphère située au-dessus :

1° — De la Mer Nationale, ou Mer appropriée ;
2° — De la Mer Territoriale ;
3° — De la Haute Mer.

L'article 538 du Code civil français dit que les ports, havres, rades, etc... font partie du territoire. L'Institut de Droit International, à sa session de Copenhague, a décidé que ces parties de la mer « non seulement sont placées sous un droit de Souveraineté des Etats dont elles bordent le territoire, mais encore font partie intégrante du territoire de ces Etats. »

Les auteurs sont unanimes à admettre cette proposition que les mers appropriées sont à considérer comme une portion du territoire des Etats. L'air qui les domine doit donc être régi par les mêmes principes que celui qui surplombe le territoire.

La circulation aérienne doit donc y être permise dans les mêmes conditions ; c'est-à dire sous réserve de la sauvegarde de l'intégrité physique et morale de l'Etat sous-jacent, et, notamment, la circulation maritime des nationaux devant être en ces endroits particulièrement intense, sous réserve de la même zone de protection que pour le territoire proprement dit, s'il s'y trouve des points ou des ouvrages intéressant la défense Nationale.

— La mer territoriale est, depuis le principe posé par Bynkershœk, *Diceudum est potestatem terræ finiri ubi finitur armorum vis,* la zone déterminée par le point extrême jusqu'où l'Etat peut, du rivage, faire respecter sa Souveraineté. Cette zone est évaluée actuellement à vingt kilomètres. Cependant, comme dans des traités de pêche on la fixait à trois milles marins seulement, l'Institut de Droit International (1) a fixé l'étendue de la mer territoriale à six milles marins de la laisse de basse marée, sur toute l'étendue des côtes, et a décidé que l'Etat riverain doit se borner à user de son pouvoir pour assurer sa sécurité et la protection de ses intérêts dans ses eaux territoriales, sans soustraire celles-ci à la navigation pacifique des autres puissances. « Tous les navires sans distinction ont le droit de passage par la mer territoriale, sauf le droit des belligérants de réglementer, et, dans un but de défense, de barrer le passage dans ladite mer pour tout navire, et sauf le droit des neutres de réglementer le passage dans ladite mer pour les navires de guerre de toutes nationalités. »

Nous nous trouvons ici, pour la mer territoriale, en présence du principe que nous avons admis pour l'atmosphère dominant les Etats : principe de libre circulation sous réserve des droits de conservation et de défense de l'Etat riverain et qu'il ne nous reste qu'à appliquer à l'atmosphère dominant la mer territoriale. Cet air devra être de libre accès pour la navigation, mais on doit reconnaître à l'état limitrophe, en vue de se garantir contre les risques d'espionnage, de contrebande, d'épidémie, le droit d'empêcher les Aérostats étrangers de s'approcher de ses rivages à moins d'une certaine distance que nous ne pouvons déterminer *a priori.* Cette distance doit varier en même temps que les risques courus, ainsi être beaucoup

(1) Session de Paris de 1894. Résolutions 1 à 5. — *Annuaire de l'Institut.* Tome 13, p. 329.

plus considérable dans les environs d'ouvrages fortifiés que dans les endroits sans intérêt pour la défense nationale. En ces derniers lieux une zone de mer assez restreinte au-dessus de laquelle les Aérostats étrangers ne pourraient pénétrer sans s'astreindre aux formalités d'inspection douanière et sanitaire, paraît suffisante pour sauvegarder les intérêts de l'Etat limitrophe.

Nous ne pensons pas qu'une limite horizontale à la navigation aérienne puisse être imposée au-dessus des mers territoriales. Une telle limitation semblerait en effet trop vexatoire, et, en tous cas, hors de proportion avec la possibilité de danger couru par les navires utilisant la mer sous-jacente. Une simple zone de non-approche suffit.

Quant à l'atmosphère dominant la haute mer, la question est résolue d'avance. Le principe d'absolue liberté doit de toute évidence s'y appliquer comme à la mer elle-même, principe reconnu de tout le monde à l'heure actuelle et qu'il serait superflu de vouloir justifier.

CHAPITRE III.

Des Frontières Aériennes.

Nous nous sommes déclaré partisan dans la mesure la plus large du principe de liberté de l'atmosphère. Nous reconnaîtrons également aux appareils aériens les droits de libre circulation et de libre atterrissage (1), sauf à eux de respecter les droits de conservation et de défense des Etats au-dessus desquels ils naviguent.

Parmi les questions que soulève l'exercice de ces droits,

(1) Voyez livre II, chapitres 2 et 11.

il s'en pose une particulièrement épineuse au point de vue international, celle du respect des frontières d'un Etat par les Aéronefs étrangers. Cette question se présente à un double point de vue, théorique et pratique. Nous retrouverons le côté pratique particulièrement en traitant de la question douanière. Au point de vue théorique la question qui se pose est la suivante : Comment doit-on comprendre la notion de frontière aérienne ? comment concilier cette notion avec le principe de libre circulation ?

Tant qu'il ne s'est agi pour un Etat que de défendre ses intérêts sur la surface terrestre, la frontière a pu être comprise comme une simple limite, marquée de signes distinctifs de place en place, et à l'intérieur de laquelle étaient inscrits tous les territoires soumis à la Souveraineté de l'Etat. Cette définition est maintenant largement insuffisante. On pourrait nous objecter qu'avec notre système de liberté absolue, peu doit nous importer que des appareils aériens circulent ou non au-dessus des frontières, les traversent en un sens ou dans l'autre. On oublierait, ce disant, qu'il existe quand même pour l'Etat sous-jacent un certain pouvoir qui, quoique n'étant certainement pas le même que celui qu'il exerce sur son territoire, s'en rapproche néanmoins, puisque, en l'utilisant cet Etat peut prendre les mesures nécessaires à sa défense et à sa conservation.

D'où la notion nouvelle de la frontière aérienne. Nous avons arrêté la Souveraineté de l'Etat à sa surface terrestre : deux cas peuvent alors se présenter. Ou bien un Aéronef traverse dans son vol les frontières : il ne doit pas être inquiété s'il respecte les zones où l'Etat sous-jacent a défendu la navigation, soit totalement, soit à une hauteur minima. En effet, cet Aéronef circule dans un espace pour le reste absolument libre, où personne n'a donc le droit de rien lui dire. Ou bien, alors, cet Aéronef atterrit : dans ce cas seulement, avec notre système, on peut dire qu'il franchit véritablement la frontière, et c'est seulement alors

que les autorités locales pourront s'assurer que ce nouvel hôte n'est pas dangereux, et qu'elles pourront l'obliger à satisfaire aux obligations douanières, sanitaires et autres imposées par la loi en vigueur.

Toute autre est la solution que proposent les auteurs partisans de la Souveraineté aérienne de l'Etat sous-jacent. Le passage des frontières par des Aéronefs étrangers leur apparaît immédiatement comme une violation de leur territoire, susceptible de mettre en péril la sécurité nationale. Aussi vont-ils s'attribuant jusqu'au droit de destruction d'un appareil inoffensif et cependant coupable à leurs yeux. Les uns parlent alors de l'établissement, le long des frontières, de postes de douanes spéciaux et ayant à leur disposition les moyens de locomotion aérienne les plus perfectionnés, pour assurer le respect des frontières. D'autres trouvent une solution intermédiaire, celle de l'obligation de l'arrêt et de la visite avant de pénétrer chez eux, qui serait en somme assez acceptable si on donnait à la notion de frontière une certaine élasticité.

Nous croyons qu'il serait possible et même nécessaire, étant donnée l'importance toute particulière et souvent exagérée qu'on a attribuée à cette question, d'amener les Etats à conclure à son sujet une convention sur les bases suivantes. Nous faisons, pour notre part, abandon du droit absolu de circulation et admettons, comme conforme au respect des droits de défense et de conservation des Etats, l'arrêt obligatoire.

Avant la traversée de la frontière, chaque appareil aérien serait tenu de prendre terre et de se mettre en règle avec l'administration du pays où il voudrait entrer. Mais il y a les nécessités pratiques auxquelles il faut songer : la notion de frontière aérienne devra subir une modification notable. On ne peut imposer aux machines volantes, qui sont encore plus ou moins sûres de leur direction et de leurs atterrissages, l'obligation de venir s'arrêter à la porte d'un poste de douanes, même si le ter-

rain avait été préparé à cet effet ; car on ne prépare point ni le régime des vents, ni celui des pluies.

Il faudra donc qu'on considère comme ayant obéi aux règlements sur le passage des frontières, tout Aérostat atterrissant dans une zone déterminée, d'une certaine largeur, courant tout le long et de chaque côté des frontières. C'est ici qu'apparaît la nouvelle idée que l'on doit se faire d'une frontière aérienne : la considérer comme une figure d'un certain volume posée sur la ligne de séparation des Etats, et à l'intérieur de laquelle la circulation serait en quelque sorte encore libre.

Telle est la solution que nous croyons devoir préconiser ; elle nous semble particulièrement propice au respect des intérêts économiques et militaires des Etats sans être pour cela trop vexatoire vis-à-vis des hommes de l'air (1).

(1) Voyez sur ce sujet un article de la R. I. A. 1911, p. 261, de M. Henry Couannier, intitulé : *La notion de frontière aérienne.*

LIVRE II.

Essais de Réglementation de la Circulation Aérienne.

CHAPITRE PREMIER.

Généralités et Projets de Règlements.

De même qu'il est à souhaiter, au point de vue international, que l'accord se fasse le plus rapidement et le plus solidement possible, sur toutes les questions de droit aérien qui intéressent les droits et les devoirs primordiaux des Nations, de même désirerions-nous voir apparaître rapidement, à l'intérieur de chaque Etat, une réglementation de la circulation qui soit la résultante et un fidèle développement des principes généraux déjà reçus.

Cette réglementation est nécessaire, c'est un point qui n'est pas discutable. Il est impossible, dans un Etat désireux d'assurer la protection d'une invention nouvelle en même temps que la sécurité de ses nationaux, que le besoin ne s'en fasse pas immédiatement sentir. Des projets divers ont été déjà conçus en ce sens (1), mais

(1) Projet de Convention élaboré par la Conférence de Navigation aérienne réunie le 18 mai 1910, à Paris. R. I. A. 1911, p. 9 ss.

— Syndicat Général de l'Aviation. Réglementation de la Navigation aérienne concernant spécialement l'Aviation. R. I A. 1910, p. 157.

— Tous ces projets avaient été précédés d'un premier projet de règle-

aucun n'a de caractère absolument officiel, sauf une Loi Californienne relative au contrôle et à l'enregistrement des Aéroplanes, et un règlement ministériel de circulation aérienne pris par le ministre des travaux publics de Prusse, et qui restera valable jusqu'à l'apparition du règlement impérial sur la question.

Nous donnons ici, à titre documentaire, l'intégralité de ce règlement dont la lecture peut être fort instructive.

A. — Aviation.

1. — Les essais de vol, de personnes non munies de brevets de pilote, sont autorisés, en dehors des aérodromes disposés et garantis à cet effet, là où, en tenant compte des voies de passage et de l'étendue du trafic, à certaines heures du jour désignées formellement, ou en prenant certaines mesures de protection sur le terrain utilisé, aucun danger n'est à craindre pour la sûreté publique.

2. — Les aviateurs qui possèdent un brevet de pilote, sont autorisés, en général, munis de ce brevet, à s'envoler sur leur appareil partout, hormis les lieux habités. Partout ou des circonstances particulières le nécessitent, les autorités policières compétentes auront à fixer, en dehors des lieux habités, les limites dans lesquelles l'envol sera défendu, à moins de permission contraire formelle.

3. — Il faut renoncer à une défense générale de voler au-dessus des lieux habités. Mais il est nécssaire que les aviateurs, dans leurs vols au-dessus des villes plus

---

ment sur le régime juridique des aérostats, de M. Fauchille, datant de 1901, où cet auteur envisageait déjà pas mal de questions intéressantes; voyez *Revue Générale de Droit International public*. 1901, p. 414 et ss. En juillet 1911, M. Fauchille vient de faire paraître à la suite de la session de Madrid de l'Institut de Droit International un nouveau projet de règlement sur le régime juridique des aérostats, que l'on trouvera en annexe à la fin de cette étude.

grandes, soient avertis des dangers qui peuvent les menacer.

Le vol doit leur être interdit au-dessus des fabriques de matières explosibles, entrepôts de pétrole, d'usines à gaz, et d'autres usines analogues où l'incendie est à redouter, de même qu'au-dessus des terrains qui sont sillonnés d'un réseau de fils électriques à haute tension.

Sont interdits : les vols au-dessus des forteresses et dans un rayon de 10 kilomètres autour d'elles, à moins que l'autorité militaire compétente n'en donne la permission écrite. A l'atterrissage, si les aviateurs contrevenant aussi bien que les personnes qui les accompagnent sont regardés comme suspects d'espionnage, on s'assure de leur personne et on recherche si des clichés photographiques ou des croquis suspects n'ont pas été pris.

4. — Temporairement aucun signe particulier distinctif ne sera exigé sur l'appareil.

5. — Toutes les personnes qui veulent entreprendre des vols, à l'exception de ceux qui, au § 1, sont désignés tentatives de vol, sur des emplacements ayant les caractères reconnus nécessaires à cet effet, auront, pour ce faire, besoin d'un « brevet d'Aviateur » qui sera délivré par la Direction de l'Union Aéronautique Allemande. Ce brevet doit enseigner pour quel type d'appareil l'aviateur l'a obtenu. L'envol sur un autre type que celui mentionné au brevet doit être interdit, jusqu'à ce que l'aviateur qui sera dans ce cas obtienne l'extension de son brevet à cet autre type, extension autorisée par la Direction de l'Union Aéronautique Allemande.

6. — Sauf, naturellement, quand il s'agit d'un essai temporaire ou de l'enlèvement d'un appareil.

7. — Les autorités policières ont surtout à s'assurer que les personnes qui font des vols de démonstration ou des prétendus vols avec passagers (emmenant des tiers incompétents, des aspirants pilotes, etc..), sont bien en possession du « brevet de pilote d'Aéroplane ».

8. — La Direction de l'Union Aéronautique Allemande doit faire part au Préfet de police de Berlin, de la remise, du refus ou du retrait du brevet, pour chaque cas particulier. S'il existe quelque doute à l'égard du brevet ou de son propriétaire, les autorités de police n'auront qu'à s'adresser, pour se renseigner, au Préfet de police de Berlin.

B. — Aérostation.

a. — *En Ballon dirigeable.*

1. — Les pilotes de Ballons dirigeables où sont admis des voyageurs (tiers incompétents, aspirants pilotes, etc.), doivent être munis d'un « brevet de pilote de Ballon dirigeable » délivré par la Direction de l'Union Aéronautique Allemande.

A bord de chacun des Ballons de cette catégorie, il doit y avoir au moins un pilote muni d'un pareil brevet. Il serait à désirer qu'autant que possible toutes les personnes qui concourent à la conduite du Ballon (pilote d'altitude, pilote de direction), aient acquis le brevet de pilote.

Le brevet de pilote doit mentionner s'il est délivré pour un type de ballon qui doit servir au possesseur pour des voyages avec passagers. En outre, dans un ballon qui sert à de tels voyages, l'équipage accrédité doit prouver, par un certificat, sa capacité dans le maniement du moteur, certificat qui sera dressé par des personnes dont la compétence sera à même d'apprécier les connaissances de mécaniciens de moteurs.

2. — L'entrepreneur de traversées avec voyageurs aura à tenir un livre de contrôle qui devra être présenté à toute réquisition de la police, et dans lequel le conducteur responsable aura à mentionner quand et comment chacune des parties du dirigeable aura été soumise à un examen sur son utilisation et sa solidité.

La raison sociale qui aura été adoptée devra être communiquée à l'association allemande d'aérostation.

b. — *En Ballon libre.*

1. — Les pilotes de Ballons libres, dans lesquels seront admis des passagers, devront être en possession d'un Brevet de pilote délivré par une Association aéronautique affiliée à l'Association de l'Aéronautique Allemande et visé par la direction de celle-ci.

2. — Des passagers ne pourront être admis à un voyage en ballon libre que si le pilote est en possession d'un certificat constatant que le ballon, en ce qui concerne le matériel et l'équipement, a été soumis, par l'autorité de police locale, à l'examen d'une association désignée ou de personnes compétentes. Le certificat est valable pour un an.

3. — Avant le commencement des ascensions en Ballon libre et autant que celles-ci n'auront pas un but scientifique, il doit être procédé à une inspection du ballon et de ses accessoires par des préposés des associations locales ou, au cas ou ceux-ci feraient défaut, par des préposés de la police locale.

4. — Les personnes qui veulent obtenir un brevet de pilote, ou effectuer des ascensions avec passagers, sans être membres d'une association affiliée à l'Association Aéronautique Allemande, devront s'adresser à l'Association de leur domicile et, si les circonstances l'exigent, ils devront demander à la direction de l'Association Aéronautique Allemande de leur en désigner une.

5. — Les ascensions avec passagers ne seront autorisées dans un rayon de dix kilomètres autour des forteresses qu'avec une autorisation écrite des autorités militaires compétentes.

C. — Prescriptions générales.

1. — Pour les étrangers, les certificats étrangers reconnus par la Direction de l'Association Aéronautique Alle-

mande peuvent être admis à la place de ceux pré-mentionnés.

2. — Les prescriptions prévues aux paragraphes A, B et C n'ont aucune application quand il s'agit d'aviation ou d'aérostation militaires.

3. — Les autorités de police ont, de leur côté, à prendre part à la réglementation en général, et, notamment, pourront désigner les endroits précis en dehors des lieux clos, où l'envol sera interdit ou dépendra d'une autorisation spéciale, et à collaborer aussi bien aux travaux de l'Association Aéronautique Allemande, qu'aux publications administratives.

Le Règlement donne ensuite, en annexe, des modèles de Livre de Contrôle, de Certificat d'inspection et de Rapport de Voyage.

Les catastrophes qui se sont succédées dans ces derniers temps, ainsi que la multiplication des meetings d'aviation et manifestations analogues, ont donc fait constater la nécessité que certaines règles soient déjà posées soit par des règlements de police, soit, à défaut de ceux-ci, par des associations compétentes. A ce propos, il importe de remarquer qu'il s'agit ici d'une matière qui, d'un côté, à cause de sa nouveauté et du manque d'expérience suffisante, offre des difficultés particulières, et, d'un autre côté, nécessite beaucoup de réflexion et de ménagement, pour n'apporter aucun obstacle au progrès dans ce nouveau domaine. Ces préoccupations devront toujours être présentes à l'esprit de ceux qui s'occuperont de l'application des règlements à établir.

Cette réglementation ne peut être la même, pour la Circulation aérienne ordinaire, et pour celle au-dessus des champs d'expériences et aérodromes, soit au cours de meetings, soit en temps ordinaire.

D'abord on ne peut imposer aux conducteurs s'exerçant sur des aérodromes, la possession d'un brevet de pilote : ils s'entraînent justement pour l'acquérir et peuvent vous

répondre que ce n'est qu'en volant ou ascensionnant qu'on peut acquérir la capacité nécessaire. Le port de tous les signes distinctifs et d'individualisation ne peut non plus y être exigé de la part des appareils, qui, sont, en somme, des appareils d'essai, que le contrôle officiel ne peut visiter que si on les met en circulation.

Au contraire, au cas de courses aériennes et de meetings divers, la réglementation administrative a le devoir de se faire sentir. C'est surtout pendant ces exhibitions, on en a eu, malheureusement, une preuve particulièrement douloureuse au cours de cette année, que les accidents sont susceptibles de se produire ; et il importe que l'autorité administrative intervienne pour réglementer sévèrement ces réunions. Elle devra exiger, par des services d'ordre rigoureux et la présence d'un contrôle officiel, que toutes les mesures de police et de sécurité qu'elle impose soient respectées.

Il est nécessaire, en ces cas, d'exiger que tous les participants soient possesseurs de leurs brevets et permis de conduire, et, que leurs appareils aient été l'objet d'une visite préalable des plus minutieuses. D'autre part, l'un des moyens à employer, pour rendre fécondes les recherches des intéressés et leurs expériences, semble être, de la part de l'Etat, de s'intéresser à l'organisation des épreuves d'aviation. On sait l'heureuse influence qu'ont eue, pour le perfectionnement et la vulgarisation de l'automobilisme, les concours institués par d'importants groupements comme l'Automobile-Club. Le large appui que l'Etat prêterait à l'aviation lui permettrait même de participer à l'élaboration du programme des épreuves à venir, et de leur donner le caractère d'expérimentation à la fois scientifique et pratique qui, sans cela, risquerait fort d'être négligé pour l'intérêt purement sportif.

— En Allemagne, le premier président de la province de Brandebourg a fait paraître, dans une édition spéciale du *Journal Officiel* du Gouvernement royal une ordonnance,

relative aux vols d'aéroplanes sur aérodromes, ainsi conçue :

« Les vols d'aéros dans les exhibitions, meetings, etc... ne sont permis qu'aux personnes munies du diplôme, suivant la forme de la Fédération Aéronautique Internationale. Les organisateurs d'exhibitions et de parcours en rase campagne, doivent, trois jours au moins à l'avance, annoncer les vols projetés au commissariat principal de police, auquel ressort l'aérodrome ou le point du départ du parcours aérien. Les aviateurs intéressés ont le devoir de présenter leur diplôme au magistrat chargé de la police, au plus tard 24 heures avant la course. Quand il s'agit de vols en rase campagne, il est défendu à l'aviateur de passer au-dessus des agglomérations. Sur les aérodromes il lui est défendu également de dépasser les limites du champ d'aviation.

Sous quelle forme doivent être édictées ces règles de police? Sous la forme réglementaire ou dans la forme de lois véritables? Nous avons reconnu que l'état sous-jacent avait, sur l'atmosphère, tous les droits mais ceux-là seuls qui étaient nécessaires au respect de son droit de conservation. Nous lui reconnaissons ainsi le droit de faire les règlements qu'il jugerait nécessaires au maintien de ce droit, sauf à ne pas commettre d'abus dans l'exercice de ce droit Les conditions d'exercice de la circulation aérienne doivent donc faire l'objet de dispositions prises sous la forme réglementaire. Nous avons déclaré l'atmosphère librement ouverte à la circulation nationale et internationale sous certaines réserves imposées par le respect dû aux droits de défense et de conservation des Etats : le fait d'établir une telle réglementation en fait justement partie ; il faut donc reconnaître à l'Etat, le droit de l'édicter dans toute la mesure où elle ne saurait être considérée comme vexatoire ou comme prohibitive de la liberté de l'air. Nous ne parlons pas ici cependant de toutes les mesures qu'un Etat est susceptible de prendre, dans des

cas extraordinaires, pour assurer la défense nationale. Aussi est-il à souhaiter qu'une entente internationale intervienne d'urgence en cette matière : on aboutirait ainsi à une unification de réglementation grandement profitable aux Etats d'abord, comme rendant la surveillance bien plus commode, aux navigateurs de l'air ensuite, comme leur laissant moins d'incertitude sur l'étendue de leurs droits et de leurs devoirs, qui seraient à peu de choses près, partout les mêmes. Nous ne disons pas identiques, car il ne faut pas espérer aboutir à une entente complète, chaque Etat pouvant en effet avoir des raisons particulières de régler une question dans tel sens, plutôt que dans tel autre. Cet accord complet n'est même pas souhaitable ; les Etats pourraient, tôt ou tard, considérer une concession à leurs prétentions premières, comme contraire à leurs droits, et demander la réunion d'une conférence internationale pour changer cet état de choses. L'on voit tout de suite que l'on pourrait aller très loin dans cette voie, et aboutir à un résultat absolument contraire à celui cherché. Il est donc suffisant qu'une convention fasse état des seules questions de principe, et laisse de côté tous les détails, abandonnés à la discrétion de chacun des co-contractants.

Il nous reste à indiquer quels sont ces points importants et en quel sens nous souhaitons les voir prochainement résolus. Ils se rapportent à différents objets que nous aurons à examiner successivement.

CHAPITRE II.

Du Droit d'Atterrissage.

La reconnaissance de la liberté de la Navigation aérienne doit avoir logiquement pour conséquence celle de

la liberté des atterrissages, tant en droit national qu'international.

Que serait en effet la liberté de circulation sans cette liberté complémentaire ? un vain mot. Le capitaine Ferber dès 1908 résumait la question en écrivant : « Le droit d'atterrir est un droit intangible. Ne pas l'admettre serait fermer les voies aériennes, ce qui est impossible ».

Un appareil aérien peut être, soit un instrument d'observations scientifiques ou militaires, soit, et c'est ce que ceux-ci tendront de plus en plus à devenir, de véritables moyens de transport, destinés à conduire des voyageurs ou des marchandises en un point quelconque du globe. C'est dans ce dernier cas que la question se pose avec le plus d'acuité.

On ne peut encore prévoir le moment où ces appareils seront parfaitement dirigeables, les Ballons surtout Ceux-ci sont susceptibles de perdre une grande partie de leur force ascensionnelle en un temps très court ; ils sont donc obligés d'atterrir sans trop pouvoir choisir leur place. C'est encore vrai pour les aéroplanes : nombreux sont les cas de panne de moteur, de bris d'une pièce de commande, etc... et dans ces cas, c'est la chute obligatoire, atténuée c'est vrai, par la possibilité d'employer le vol plané, mais ce vol, sans propulseur, ne peut se prolonger indéfiniment, et l'appareil doit nécessairement toucher terre pour réparer ou pour se réapprovisionner. Comment alors admettre qu'un Etat, qui tolère le passage au-dessus de son territoire, puisse refuser bon accueil à l'appareil qui s'arrête ? Il y aurait là, de sa part, une contradiction évidente.

Il y a plus : comme tous les moyens de transport sont une source de richesses pour les Etats qui les possèdent, il faut espérer que ceux-ci comprendront que les routes aériennes passant au-dessus d'eux sont susceptibles de devenir un élément de prospérité nationale. Ils seront ainsi portés plutôt à en favoriser qu'à en enrayer le déve-

loppement et à reconnaître le droit d'atterrissage en compensation de ce supplément de richesses.

Il n'existe dans les Codes français aucun article interdisant la reconnaissance d'un tel droit. Le Code Pénal, article 471, 13°, est le seul texte qui punisse le passage sur l'héritage d'autrui s'il est préparé ou ensemencé, circonstance en effet aggravante. Et encore faut-il que ce passage ait eu lieu volontairement, et non par suite d'un cas de force majeure. Dès 1852, la Cour de Cassation jugeait en particulier que la descente d'un ballon sur un terrain ensemencé ne donne lieu à aucune peine de police lorsque la descente a eu lieu involontairement ; que, d'autre part, la circonstance que l'aéronaute demandait du secours, au moment de la descente du Ballon, sur le terrain d'un particulier, établit suffisamment que cette descente n'a pu être volontaire, et exclut dès lors toute idée de contravention aux termes de l'article 471 précité du Code Pénal.

C'est dire que le propriétaire du fonds utilisé pour l'atterrissage, ne doit posséder, contre l'aéronaute, qu'une action civile en réparation du préjudice causé. Mais la réparation est due en dehors de toute idée de faute, sans qu'il y ait lieu d'invoquer l'article 1383 C. Civ., c'est-à-dire même au cas où l'appareil a causé le dommage par suite d'un cas de force majeure. Seulement, il est à craindre que le propriétaire du fonds abîmé lors d'un atterrissage, n'en profite pour exagérer ses prétentions, et que l'aéronaute passe trop facilement par ses exigences pour éviter une discussion, voire un procès. Cette crainte est fondée, car les cas d'atterrissage deviendront tous les jours plus fréquents. « L'aviateur, actuellement considéré comme un héros par les populations rurales, auxquelles il apporte le merveilleux et l'inattendu, sera regardé de plus en plus comme un étranger encombrant. » Et peut-être les tribunaux locaux seront-ils portés à se laisser influencer par cet état d'esprit.

En ce qui concerne les accidents corporels qui peuvent

survenir à des tiers au cours d'un atterrissage, nous trouvons un jugement du Tribunal civil de la Seine, du 24 janvier 1906, qui ne fait pas état du fait que l'atterrissage a eu lieu à l'intérieur d'une ville ; et c'est très naturel, puisqu'aucun texte de loi français ne le défend. Ce jugement est d'ailleurs en contradiction avec nous sur un autre point, car il semble repousser la responsabilité du pilote en cas de force majeure, tout en admettant que la présomption de faute créée par l'article 1384 C. Civil, contre le propriétaire ou le gardien de la chose, est applicable au propriétaire ou au pilote d'un Ballon, au cours des voyages qu'il effectue.

Ainsi, d'après ce jugement, le pilote d'un Ballon répond de l'accident arrivé à des tiers par l'explosion de ce Ballon survenue après son atterrissage consommé dans une rue étroite, à moins qu'il n'établisse une faute de l'une des victimes ou un cas de force majeure. Et, ajoute le commentateur, on ne peut considérer comme des cas véritables de force majeure les faits que le Ballon aurait rencontré des nuages dits « cumulus », que son guide-rope aurait été saisi par des passants ; enfin, qu'au moment de l'atterrissage, l'enveloppe du Ballon aurait été crevée par des locataires, en vue de l'écarter des fenêtres de leur maison, auxquelles elle s'était accrochée. Le jugement considère cependant que la responsabilité de l'aéronaute se trouve atténuée par la circonstance que des passants, le croyant en danger en voyant le Ballon raser les maisons, ont, dans la pensée de lui rendre service, saisi le guide-rope qui traînait à terre, l'obligeant ainsi à descendre contre son gré dans une rue étroite. Le Tribunal aurait donc refusé toute indemnité aux demandeurs pour l'accident survenu dans ces conditions, si l'aéronaute avait pu prouver un cas véritable de force majeure, ce en quoi il aurait eu tort à notre avis.

Il est donc nécessaire que dans chaque législation on reconnaisse explicitement les droits de chacun, et que,

d'autre part, une entente internationale se fasse sur le droit d'atterrissage et ses conditions d'exercice. L'unification, en cette matière, est certainement plus favorable au principe de liberté de l'air, que la manifestation, par chaque Etat chez lui, de ses exigences personnelles.

— Dès 1901, M. Fauchille (1) avait envisagé la question, mais à ce moment la navigation aérienne n'avait pas encore pris le développement plus considérable auquel elle est parvenue de nos jours. Il proposait la création de stations d'atterrissage en des points déterminés par des particuliers ou les villes, sous condition d'ailleurs de n'imposer rigoureusement aux Aérostats ces lieux de descente que le jour où il seront devenus parfaitement dirigeables.

Cette solution devient absolument impraticable avec les aéroplanes actuels. Les stations d'atterrissage devraient être d'une telle multiplicité, pour pouvoir suffire à donner asile aux appareils volants que l'on ne peut guère « envisager ce cas que pour l'époque où la circulation aérienne régnera véritablement sur le monde entier ».

Mais à ce moment-là nous restera-t-il le moindre scrupule à reconnaître un droit d'atterrissage qui n'a qu'un tort, c'est d'apparaître aux propriétaires fonciers comme une charge inattendue ! Nous sommes donc amenés à reconnaître aux Aéronefs le droit d'atterrir librement sur toutes les propriétés non-closes, et ce, comme une conséquence logique du droit de libre circulation, car la liberté de la navigation aérienne ne serait rien si elle n'était complétée par cette autre liberté.

— De même que nous avons admis, au principe de libre circulation, des limitations basées sur le droit de conservation des Etats, les mêmes raisons nous poussent ici à reconnaître l'interdiction d'atterrir en certains endroits déterminés par le désir de ne nuire ni au propriétaire du fonds ni à l'Etat sous-jacent. Le propriétaire, dont le ter-

(1) Fauchille, op. cité.

rain est clos, est ainsi légitimement fondé à s'opposer à un atterrissage chez lui ; sinon il y aurait là une violation trop évidente de ses droits. S'il s'est clos, c'est qu'il estimait que le passage d'étrangers sur son fonds, pouvait lui devenir grandement préjudiciable. Au cas ou un atterrissage se produirait dans de telles conditions, on devrait reconnaître au propriétaire un droit éventuel à une plus forte indemnité. Il est également très raisonnable d'interdire les atterrissage à l'interieur des agglomérations urbaines et rurales, sauf au cas d'aménagement de places d'atterrissage spéciales. La crainte et le désir d'éviter les accidents suffirait à la rigueur à justifier cette prohibition. Mais ce serait de plus tolérer en fait la circulation, immédiatement au-dessus des maisons habitées, donc permettre toutes les indiscrétions possibles ; sans parler de l'inconvénient bien réel d'entendre le bruit assourdissant des moteurs de ces appareils.

D'autres limitations sont encore nécessaires pour sauvegarder le droit de conservation de l'Etat sous-jacent. L'intérêt de la défense Nationale, s'il interdit la circulation aérienne au-dessus et dans une certaine zone autour des ouvrages fortifiés, interdit, *a fortiori*, tout atterrissage sur ces fortifications et dans un certain rayon autour d'elles. Naturellement, des marques spéciales devront indiquer nettement cette défense aux aéronautes. De même, il est possible à l'Etat sous-jacent, d'interdire tout atterrissage dans un rayon déterminé autour de ses ports maritimes, surtout de ceux qui font partie de la défense au titre de ports de guerre.

— Que décider pour les Aérostats publics ? Devra-t-on leur interdire tout atterrissage en pays étranger ? Ce serait en fait leur interdire la libre circulation, et ce n'est pas possible avec notre théorie. Ce serait les mettre dans la situation d'un navire qui ne pourrait jamais toucher terre pour se ravitailler. Or quoique un Etat puisse toujours fermer ses ports aux navires étrangers, les raisons

d'humanité les lui font admettre le plus souvent, en cas de gros temps ou d'avaries dangereuses pour le salut du bâtiment par exemple. L'Etat d'ailleurs qui userait de son droit de propriété (art. 558 du Code civil français) pour interdire aux étrangers l'entrée de ses ports, renoncerait par cela même à la jouissance du droit commun des Nations, et se condamnerait à un isolement nuisible à ses propres intérêts.

La pratique, d'ailleurs, s'est formée dans un sens libéral, et il est de règle constante, aujourd'hui, que les Etats ne doivent pas, sans raisons graves, refuser aux étrangers l'usage inoffensif de leurs ports pour le commerce et la navigation.

S'il s'agit d'un navire de guerre, l'Etat le tolère chez lui, et seulement après autorisation spéciale, pendant le temps qui lui est matériellement nécessaire pour se ravitailler ainsi que pour effectuer les réparations qui lui permettront de reprendre la mer.

Les Aérostats publics étrangers seront donc autorisés, sur permission spéciale, à aborder le territoire d'un Etat. Cette autorisation peut aussi être conçue de façon générale pour tous les Aérostats d'un Etat déterminé. Mais il est naturel que ceux-ci s'engagent à respecter les lois et règlements en vigueur dans le pays qui les accueille. Pour le moment, l'importance du traitement à accorder à des Aérostats publics ne doit pas être exagérée, pour la bonne raison que, dans l'état actuel de la science aérostatique, il semble peut-être prématuré de confier à un service public, qui demande de l'exactitude et de la régularité, des appareils encore bien imparfaits.

Nous verrons en étudiant les règles de la Circulation aérienne quelles précautions l'on peut exiger des Aérostats pour rendre l'atterrissage le moins dangereux possible. De même tout Aérostat dont l'atterrissage, en lieux défendus, est le résultat d'un cas de force majeure, devra

l'indiquer par un signal spécial, il évitera ainsi le risque d'être pris pour un espion.

Le projet de Code International, chapitre de l'atterrissage est ainsi rédigé : (1)

« Tous Aéronefs peuvent atterrir sur les propriétés noncloses. Il leur est interdit, sauf le cas de force majeure, d'atterrir :

1° — Sur les propriétés closes ;

2° — Sur les ouvrages fortifiés et aux alentours de ces ouvrages, dans le rayon déterminé par l'autorité militaire ;

3° — Dans l'intérieur des agglomérations, exception faite pour les emplacements désignés par l'autorité publique ;

4° — Tout atterrissage obligé à la réparation du préjudice causé ;

5° — Tout appareil qui veut atterrir indique son intention par des signaux appropriés.

CHAPITRE III.

De la Nationalité des Appareils Aériens et de leur domicile.

Nous avons accordé aux Appareils aériens l'exercice d'une libre circulation dans les conditions les plus larges possible. Nous n'avons pas, ce faisant, voulu les affranchir de toutes entraves, lorsque ces dernières sont nécessaires au maintien de l'intégrité des Etats, à leur droit de Conservation en un mot.

(1) Voyez R. I. A., 1910, p. 296,

Donner à tout Aérostat une Nationalité c'est, en même temps que donner une garantie de bon fonctionnement, libre mais cependant policé, à la navigation aérienne, assurer du même coup la sécurité publique, et satisfaire aux exigences naturelles et logiques des Etats en ce qui concerne le respect mutuel de leurs droits.

D'abord la Nationalité obligatoire pour tout appareil est, disons-nous, une garantie du bon fonctionnement de la circulation aérienne. La multiplicité des véhicules qui vont bientôt circuler dans les airs à toute heure et en tous sens, deviendra une source inévitable de dangers, tant pour ces véhicules eux-mêmes que pour l'Etat sous-jacent et ses ressortissants. Pour prévoir et réduire à leur minimum ces dangers une réglementation internationale de la Circulation aérienne s'impose : tout le monde est d'accord sur sa nécessité. Comment pourrait-on alors assurer le respect d'une telle réglementation si l'Aéronef n'avait pas de nationalité ?

« Dès qu'il a quitté le sol, le véhicule est soumis aux courants aériens. Il peut être amené à voguer contre sa volonté au-dessus d'un pays étranger. Il est à proprement parler un navire, et, comme le navire, il a particulièrement besoin de la protection nationale. Cette protection ne peut être immédiatement efficace que si l'Aéronef a une nationalité. En imposant celle-ci, un Etat donne aux signataires des conventions internationales une garantie indispensable ; il acquiert le moyen d'obliger l'Aéronef au respect de ces conventions, il s'engage vis-à-vis des autres Etats à en contrô'er l'exécution » (1)

La possession d'une Nationalité, déjà d'une grande utilité à ce premier point de vue du bon fonctionnement général de la navigation aérienne, devient indispensable, lorsque l'on envisage, pour les résoudre, les questions

(1) Henry-Coüannier. *La Nationalité et le Domicile des Aéronefs*. R. I. A., 1910, p. 165.

litigieuses soulevées par l'exercice des droits de passage et d'atterrissage. Nous avons déjà reconnu qu'en principe le propriétaire du fonds aurait droit à la réparation du préjudice causé. Comment alors, sans nationalité, reconnaître le délinquant et poursuivre contre lui cette réparation ? Venu sans s'annoncer il pourrait s'en retourner de même.

Tout Aéronef doit donc avoir une nationalité, et une seule ; car il ne serait pas admissible, certes, pas plus que ce ne l'est pour les individus, qu'un même Aéronef pût se prévaloir, selon les circonstances, tantôt d'une nationalité, tantôt d'une autre ; nul Aérostat ne doit donc être autorisé à porter comme enseigne nationale les drapeaux de différents Etats. Ceci n'est pas admis sans discussion par l'universalité des auteurs. Certains, désirant assimiler plutôt le véhicule aérien aux véhicules automobiles qu'aux navires, objecteront que les automobiles ne possèdent pas de nationalité. Ils en ont une cependant, c'est, de toute évidence, la nationalité de leur propriétaire. Et même une Convention Internationale, réunie en octobre 1909 à Paris, parlant de la circulation des voitures automobiles, a décrété ce qui suit : « Aucune automobile ne sera admise à passer d'un pays dans un autre, si elle ne porte en évidence, à l'arrière, une marque distinctive établissant sa nationalité. »

Que veut-on de plus net, de plus clairement favorable à notre opinion ? — Ce besoin d'attribuer à l'automobile une nationalité est basé sur les mêmes raisons qui nous poussent à en conférer une aux Aéronefs : c'est que tous deux sont (l'un devenu déjà, et l'autre appelé incessamment à devenir) un mode de locomotion internationale ; or, la liberté de cette locomotion s'étant imposée à notre esprit, nous devons lui donner des garanties de bon fonctionnement, et nous avons rangé justement parmi ces garanties la nécessité pour les Aéronefs de posséder une nationalité.

— D'autres auteurs ne veulent imposer de nationalité qu'aux Aéronefs faits pour de longs voyages. Ils ne veulent pas qu'on l'exige pour tous les Appareils sans distinction, comme par exemple pour les Aéroplanes, qui n'ont pas encore, à leur gré, donné des preuves suffisantes de navigabilité.

A notre avis, une telle distinction est pour le moins impossible. A quel critérium se référer pour en juger? Pour notre part, nous n'en voyons pas. Que l'on ait affaire à un énorme Dirigeable ou à un léger Aéroplane, le traitement doit être le même ; vouloir les classer, c'est tomber forcément dans l'arbitraire. Car tel mode de propulsion, en faveur aujourd'hui, disparaîtra demain, faisant place à de nouveaux Appareils ; rendant pratique ce qui paraissait justement le moins apte à le devenir ; une classification *a priori* est donc impossible.

— Il ne suffit pas d'imposer aux Aéronefs une nationalité ; celle-ci doit de plus être patente, c'est-à-dire facilement reconnaissable ; c'est là une question de pure réglementation, de signalisation, qui trouvera sa place dans un chapitre spécial. Observons simplement ici que, si le but cherché est, par exemple, la possibilité pour l'Etat ou le particulier lésé d'avoir un recours, le délinquant fugitif ne saurait être atteint le plus souvent, non plus que recherché par la suite, si aucune marque distinctive ne permettait de reconnaître dès l'abord sa nationalité. Nous disons « marque distinctive » à dessein, sans spécifier si ce doit être ou non un pavillon ; car de nombreux auteurs n'imposent pas aux Aéronefs l'obligation de porter le pavillon national, comme contraire aux nécessités de la locomotion aérienne. « Sur un Ballon libre, le pavillon ne flotte pas, il tombe le long du filin qui l'attache. » En effet, un Ballon libre, sauf le cas d'augmentation ou de diminution de sa force ascensionnelle, par suite de jet de lest ou d'abandon de gaz, est immobile dans la masse d'air qui le transporte. Aucun souffle susceptible de

faire flotter le pavillon ne l'atteint ; celui-ci est donc inutile. On a proposé de peindre les couleurs nationales sur l'enveloppe des plus légers que l'air : cette solution supprime l'inconvénient du défaut de vent, mais elle en fait naître un autre. Les constructeurs déclarent qu'il est déjà très difficile de maintenir étanches des enveloppes jaunes, et que ce serait folie de songer à enduire celles-ci de colorants susceptibles de les attaquer. Enfin, sur les aéroplanes actuels l'existence d'un pavillon flottant au vent serait une source de dangers. L'équilibre de ces appareils n'est possible que si le pilote est en mesure de régler comme il lui convient l'inclinaison des surfaces qui s'offrent au vent. Quel pouvoir aurait le pilote sur un pavillon dont l'inclinaison et la forme varieraient avec la vitesse du moteur, la direction de la marche, le parcours et la puissance des courants aériens ? (1). Laissons donc aux techniciens le soin de décider la marque que les différents genres d'appareils pourront porter, sans nuire à leur sécurité.

Pour que la possession d'une nationalité soit une garantie de bon fonctionnement de la locomotion Aérienne, et contribue à la sécurité générale, encore faut-il que la fraude puisse être évitée, dans l'acquisition et le port extérieur de cette nationalité. A ce point de vue, le moyen qui s'offre immédiatement à l'esprit et qui rend le contrôle le plus facile, c'est l'obligation imposée à tout appareil, d'emporter à son bord une pièce signalétique de son individualité en même temps que justificative de sa nationalité. Cette pièce, émanant de l'autorité publique du pays d'origine de l'Aérostat, par conséquent authentique, devra être présentée par lui à toute réquisition de l'autorité compétente ; il ne devra donc jamais s'en séparer, et le seul fait d'entreprendre un voyage sans en être muni, devra être l'objet de sanctions sévères.

---

(1) Henry Coüannier, op. cit. p. 168.

Il en est ainsi pour les navires. Tout navire mis en circulation doit être porteur d'un acte authentique, affirmant sa nationalité, et qui porte différents noms suivant le pays d'origine. En France, le capitaine est tenu d'avoir à son bord une pièce dite : Acte de Francisation, (1) appelée Lettres de Mer en Belgique ; Certificat of registry en Angleterre, Atto di nazionalita en Italie. De tous ces termes celui d'Acte de Nationalisation paraît être, en même temps que le plus large, le plus précis, et nous croyons devoir l'adopter pour cette raison.

Que doit mentionner l'acte de nationalisation ? Cet acte doit évidemment contenir tous les renseignements nécessaires pour individualiser l'Aéronef, et qui lui sont propres : le nom d'abord, le cube pour les Ballons libres, le cube et la force motrice pour les Dirigeables ; la surface portante, les systèmes de sustentation et de propulsion pour les Aéroplanes ; le nom du constructeur et le type de l'appareil avec les numéros de moteur, comme pour les automobiles. En un mot, les formules à employer devront être assez précises pour permettre dans chaque cas de définir toutes les particularités nécessaires à l'individualisation de l'appareil.

L'acte de nationalisation devra aussi mentionner un autre élément, nécessaire à l'identification du véhicule, son domicile. Notons d'abord la très grande importance de cet élément. Sans nul doute si l'on s'en tenait à la vérification, lors d'un atterrisage de la qualité du véhicule, les indications précédentes, à savoir la nationalité, le nom et les diverses caractéristiques particulières de construction, portées sur l'acte de nationalisation, seraient suffisantes.

Autre chose est la nécessité de pouvoir reconnaître à distance un appareil : pour cela, outre la marque distinctive établissant la Nationalité, il est de toute urgence d'exiger l'apposition d'une seconde marque, faisant con-

(1) Voyez article 226, Code Commerce français.

naître le domicile de l'appareil. Nous pouvons nous baser à cet égard sur ce qui a été fait pour la circulation des automobiles.

La France est divisée en différentes régions minéralogiques ; à chaque région on a affecté une ou plusieurs lettres de l'alphabet, qui sont reproduites à l'avant et à l'arrière de chacun des véhicules qui ont obtenu l'autorisation de circuler. En outre, chaque voiture reçoit un numéro d'ordre, et la connaissance de cette lettre et du numéro indique tout de suite le propriétaire de l'automobile. En cas de délit, ce dernier peut donc être reconnu et poursuivi en toute connaissance de cause.

La matriculation des Aéronefs paraît donc, comme pour les automobiles, être la meilleure solution, à notre avis même la seule manière d'assurer l'efficacité d'une réglementation libérale de la circulation.

Le domicile d'un Aéronef serait donc le lieu où son propriétaire l'aurait fait inscrire sur le registre d'immatriculation tenu par l'autorité publique, le service des Mines par exemple. Cela se passe de façon analogue pour les navires. Aussitôt la construction terminée, le propriétaire du bateau doit déclarer à quel port son navire sera attaché ; tout navire doit être immatriculé au bureau de l'inscription maritime d'un port et au bureau des douanes du même port. Presque tous les auteurs qui ont traité de cette question ont alors employé le terme de port d'attache au lieu de celui de domicile, raisonnant par analogie avec ce qui se passe en navigation maritime. Et cependant cette expression de port d'attache, si elle est encore employée chez nous, n'a pas son équivalent à l'étranger ; et même le livre 2 de notre Code de Commerce ne l'emploie pas non plus.

En Angleterre, par exemple, on se sert de l'expression de port d'enregistrement « registered port » ; aux Etats-Unis, le terme de « home port », encore plus caractéristique, apparaît dès 1792. Aussi, comme le fait très juste-

ment remarquer M. Henry-Coüannier (1), l'expression de port d'attache doit être écartée en la matière qui nous occupe.

« L'oiseau mécanique de l'avenir, dit-il, se posera en un lieu quelconque, plaine, colline, terrasse de lancement. Hier, l'un d'eux s'élançait du pont d'un navire ; un inventeur de Puteaux en construit un qui s'élèvera de la vergue d'un mât. Tout point du territoire pourra devenir le lieu auquel un Aéronef sera attaché. La volonté de l'administration suffira à préciser un tel lieu. Nous voilà loin des nécessités de la navigation maritime. La nature, en ouvrant des hâvres et des baies sur les côtes, indiquait de manière précise aux navires leur lieu de relâche ; elle disposait les ports, et eux seuls, de manière favorable à l'accostage. Par de telles nécessités l'oiseau n'est pas tenu : il peut se reposer de son vol en s'arrêtant sur un point quelconque du territoire. Adopter l'expression « port d'attache » serait mettre en doute les multiples ressources de l'invention nouvelle ; ce serait lui imposer une terminologie que le passé justifiait peut-être mais que déjà le présent réprouve. »

En résumé donc :

1° — Tout Aéronef doit avoir une marque distinctive et un acte authentique établissant sa nationalité ;

2° — Il faut l'obliger à établir son domicile. L'inscription sur une liste d'immatriculation y pourvoit à condition qu'elle soit obligatoire (2). La marque distinctive de ce domicile doit également être portée de façon apparente;

3° — Tout Aéronef doit être inscrit sur le registre d'immatriculation du lieu dont dépend le domicile de son propriétaire : ce sera donc là son domicile légal.

— Il nous reste à indiquer comment on doit déterminer

---

(1) R. I. A. 1910. 333.

(2) Cette inscription est obligatoire dans l'Etat de Californie. V. R. I. A. 1911, p. 78.

la nationalité d'un Aéronef. Si, en effet, cette nationalité est constatée et constituée, vis-à-vis des tiers, par un acte de nationalisation, elle n'est cependant pas déterminée par lui.

On peut partir de différents points de vue, pour décider de quelle façon la nationalité doit être acquise à un Aéronef.

— Un premier système, préconisé par M. Fauchille (1) et conçu par analogie avec le droit maritime français, décide que la nationalité du ballon [M. Fauchille ne parle encore que des Ballons ordinaires] dépendra de la condition que le propriétaire, le commandant et les trois quarts de l'équipage, soient citoyens du même Etat.

La loi maritime française exige pour les navires une triple condition, celle de l'origine, de la propriété et de la nationalité du capitaine et des trois quarts de l'équipage.

M. Fauchille se base sur ce que ce n'est pas tant le ballon que son équipage qui peut donner lieu à des complications internationales. Il considère que l'Etat serait fort bien garanti, et contre ses propres ballons et contre les ballons étrangers, car, dit-il, « les premiers auraient alors comme maîtres des gens unis à lui par le lien national, et les derniers des aérostiers qui, sujets du pays du propriétaire, seraient, plus que des étrangers, sous sa dépendance. »

Nous ne pouvons admettre un pareil système qui pêche par la base. Le nombre d'hommes nécessaire pour la conduite d'un appareil aérien est des plus restreint, et n'est pas du tout à comparer avec celui qu'il faut pour diriger un navire. Ce nombre restreint pourrait justement devenir la cause de conflits internationaux, car, si, pour une raison ou pour une autre, le propriétaire du ballon est forcé de changer la totalité ou une grande partie de son

(1) Fauchille. *Revue Générale de Droit International public*, tome VIII, p. 471.

personnel, la nationalité de son ballon va, elle aussi, se trouver modifiée. Ce serait encore mieux pour les Aéroplanes, qui n'ont pas du tout d'équipage, mais simplement un conducteur, qu'accompagne quelquefois un passager. L'appareil changerait alors de nationalité en changeant simplement de pilote.

— Un second système attribue à l'Aéronef la nationalité de son lieu d'origine et d'immatriculation : nous ne pouvons l'admettre non plus. Il est suffisant que le lieu d'origine et d'immatriculation sur les registres officiels détermine le domicile actuel ; il ne saurait déterminer la nationalité. Il est impossible d'imposer à un propriétaire que son appareil soit de nationalité allemande, par exemple, sous prétexte qu'il a été construit et mis pour la première fois en circulation en Allemagne. L'immatriculation de cet Aéronef, nécessaire pour pouvoir lui faire faire même un simple voyage d'essai, ne peut donc pas lui imposer pour l'avenir une nationalité ; celle-ci variera avec une nouvelle déclaration d'immatriculation, sur les registres officiels de l'autre pays. Le propriétaire sera donc libre de faire domicilier ailleurs son Aéronef. Donc, s'il y a des raisons pour que l'enregistrement actuel ne puisse plus rester en vigueur, les changements dans le registre doivent toujours être possibles. De même qu'en cas de destruction ou de perte d'un Aéronef, il y a lieu à sa suppression pure et simple des contrôles. Ce système a évidemment un avantage, celui de laisser un Etat libre de conférer ou non sa nationalité à tel Aéronef, puisqu'il serait toujours en droit de lui refuser l'immatriculation ; cet avantage, cependant, est insuffisant à nos yeux pour compenser les inconvénients de ce système. Il ne faut pas d'ailleurs s'exagérer l'importance de cette faculté de refus d'enregistrement laissé à l'Etat, car on ne comprendrait guère d'abord ce refus opposé à un national ; vis-à-vis d'un étranger, il n'aurait aucun effet, si ce dernier n'a pas de raisons particulières d'obtenir, pour son Aéronef, telle

nationalité plutôt que telle autre. En outre, il y a un grand inconvénient à admettre que la nationalité puisse être déterminée par l'Etat : ce serait permettre que, parmi de nombreux Aéronefs, les uns soient sans nationalité tandis que d'autres posséderaient un indigénat double. On connaît tous les inconvénients et les conflits de lois que font naître ces situations et... qui pourraient être évités par des ententes entre les Etats. Il est donc à souhaiter que le critérium de détermination de la nationalité soit l'objet d'un accord international, et soit ainsi décrété le même dans tous les pays.

— Il ne nous reste alors qu'à adopter un troisième moyen, qu'a préconisé le Comité Juridique International pour la défense de l'aviation, et qui consiste à donner à l'Aéronef la nationalité de son propriétaire. Ce critérium y a emporté les suffrages de tous les délégués des pays représentés. Observons néanmoins qu'ici encore, si le critérium de détermination est la nationalité du propriétaire, l'enregistrement sur les registres officiels et l'immatriculation sont cependant une condition essentielle de l'acquisition de cette nationalité.

Plusieurs cas peuvent se présenter :

1° — L'Aéronef devant avoir la nationalité de son propriétaire, si celui-ci est une seule personne, la question est résolue en même temps que posée ;

2° — L'Aéronef appartient à plusieurs propriétaires. Remarquons qu'il n'y a, comme pour les navires, aucune raison pour ne pas admettre la propriété collective en matière d'Aéronefs. Toutefois, certaines conditions doivent être réunies : il importe d'abord que l'Aéronef ait un seul domicile légal, faisant attribution de juridiction et d'exécution pour tous les co-propriétaires. Cette nécessité apparaît surtout au cas où l'un ou plusieurs d'entre eux seraient de nationalités différentes. Il faut ensuite que les co-propriétaires acceptent la solidarité, et que l'un d'eux soit désigné par les autres comme gérant, afin qu'au cas

de réclamation ou de poursuites on sache exactement à qui s'adresser ;

Certains auteurs, entr'autres M. Pittard, proposent que la co-propriété ne soit possible qu'au cas où tous les intéressés seraient de la même nationalité ? Nous ne voyons, pour notre part, aucune raison d'admettre pareille exigence. Il n'existe point de texte de loi défendant au ressortissant d'un Etat d'acheter un objet quelconque en commun avec un étranger , pour la bonne raison que l'application d'un tel article de loi serait impossible ; à ce point de vue, purement civil, il ne pourrait y avoir d'autre sanction que la nullité des actes passés ; mais l'autorité compétente, sous peine de déni de justice, ne pourrait même pas s'abstenir de solutionner un procès intervenant entre les parties. Nous repoussons donc absolument cette dernière condition.

Il y a alors lieu de distinguer :

a) — Ou ces propriétaires ont la même nationalité : dans ce cas, aucune difficulté n'est possible ;

b) — Ou ils sont de nationalités différentes. S'il y a une majorité de propriétaires d'une nationalité donnée, il semble logique d'attribuer à l'Aéronef la nationalité de cette majorité, avec toutes les conséquences que de droit, au point de vue de la loi applicable et de la juridiction compétente. Si le nombre des nationaux d'un pays compense celui des nationaux d'un autre pays, il n'y a, de ce fait, aucune raison d'attribuer à l'Aéronef l'une des nationalités plutôt que l'autre. Mais ces différentes personnes peuvent n'être pas co-propriétaires pour parts égales, et, dans ce cas, il pourrait être admis que le ballon aura la nationalité des propriétaires qui, ressortissant d'un même Etat, et réunis, possèdent la plus grosse part de la valeur de l'appareil.

3° — L'Aéronef peut enfin appartenir à une Société régulièrement constituée. Dans ce cas, il n'y a pas lieu

d'envisager la nationalité des propriétaires de parts de l'actif social. On peut, dans ce dernier cas, reconnaître à l'Aéronef la nationalité du pays sous les lois duquel la Société à laquelle il appartient a été constituée ; ou alors déterminer cette nationalité par le lieu du siège social.

La première opinion me paraît préférable à la seconde ; malgré cette objection, que souvent une Société se conforme à la législation d'un pays donné, uniquement parce que cette législation lui offre plus de facilités et de commodités, et malgré qu'aucun de ses membres n'appartienne à ce pays. Car qui donne la vie à la Société ? sous quels auspices sont reçus ses statuts ? qui les approuve ? évidemment la loi du pays où elle a été constituée. Le siège social n'est ici que d'une importance relative ; il peut être comparé à ce qu'est le domicile pour un individu : il n'y a pas que des nationaux pour être domiciliés dans un Etat, et, si la condition d'y être domicilié est le plus souvent une des conditions d'acquisition de la nationalité de cet Etat, ce fait, à lui seul, ne saurait la faire acquérir.

— Il nous reste une dernière observation à présenter. Nous avons reconnu la nécessité d'imposer aux Aéronefs l'immatriculation et l'enregistrement avant de les mettre en service, ce dans le but de favoriser, avec le maximum de sécurité pour les tiers, le bon fonctionnement de la navigation aérienne nationale et internationale. Dans ces conditions, la matriculation imposée doit être conçue sur les bases d'un accord international. En agissant ainsi, les règles établies dans ce but seront connues de tous les Etats, ce qui leur permettra d'identifier tout véhicule aérien de provenance étrangère. Est-il alors nécessaire, comme l'ont proposé certains juristes, que chaque Etat soit tenu de communiquer aux autres la liste des appareils matriculés chez lui, ainsi que tous les changements apportés journellement à cette liste ? A notre avis, c'est inutile et même un peu vexatoire. Inutile d'abord, puisque

tout Aéronef sera porteur des signes distinctifs nécessaires pour l'individualiser, ainsi que des pièces justificatives de cette identité. Vexatoire ensuite, comme contraire à la dignité des Etats ; aussi croyons nous que plus d'un se refuserait à semblable communication, en se basant sur son droit imprescriptible de défense, et il aurait en somme raison. Point n'est besoin de fournir à des adversaires éventuels la liste des ressources dont on peut, un jour, disposer contre eux.

CHAPITRE IV.

De l'Exterritorialité.

A la question de la nationalité s'en rattache une autre très connexe, celle de l'exterritorialité. La fiction d'exterritorialité s'applique aux navires dans certaines conditions. Elle est surtout très discutée en ce qui concerne les navires privés, de commerce ou non. En pleine mer, la question est très simple, on pourrait même dire résolue d'avance, grâce au principe de la Liberté des Mers : le pavillon que porte le navire en fait un territoire national.

En France, la solution qui est la plus généralement donnée à cette question, en ce qui concerne les ports et les eaux territoriales, est la suivante. Si le navire a, par son fait, compromis, pendant son séjour, la tranquillité du pays, ou si l'intervention de l'autorité locale est réclamée à bord, celle-ci a le droit d'intervention, mais il lui est recommandé de s'entendre avec le Consul de la Nation du navire. La plupart des Etats ont adopté cette théorie française, qui nous semble être bonne, parce qu'elle tient compte du double caractère du navire. La soumission aux

tribunaux locaux est expliquée par le caractère privé du navire et de son équipage, qu'aucun privilège diplomatique ne doit protéger dans un intérêt général.

D'autre part, le caractère d'exterritorialité ou plutôt de pseudo-exterritorialité du navire privé est sauvegardé par l'intervention du Consul : mesure de déférence, marque de respect pour l'Etat auquel le navire appartient. L'Etat peut imposer le respect de ses lois de police et de sûreté, aussi bien aux navires qui séjournent qu'à ceux qui ne font que traverser ses eaux. Il n'y aurait même pas lieu, dit Despagnet (1), « de tenir compte d'une circonstance de force majeure qui contraindrait le navire coupable d'attentat contre le pays, à se réfugier dans les eaux de ce dernier. Le droit de conservation de l'Etat intéressé ne peut être mis en échec par des considérations plus sentimentales que juridiques tirées de la nécessité où s'est trouvé le navire de se soumettre à sa juridiction pour fuir un plus grand malheur, par exemple un naufrage. » (2)

La présence d'un navire privé étranger dans les eaux territoriales ou dans un port, peut, au point de vue juridique, donner lieu à de nombreux conflits de lois. Nous n'avons pas à les examiner ici, mais simplement à constater, au point de vue international, la sujétion de ce navire aux lois et à la justice territoriale, en observant toutefois que l'observation présentée, au point de vue répressif, pour un navire traversant simplement les eaux d'un pays sans y séjourner, ne saurait s'appliquer en ce qui concerne la juridiction civile.

Les navires publics et de guerre au contraire, en quelque lieu qu'ils se trouvent, même à l'intérieur d'un port étranger, sont considérés comme un prolongement du ter-

---

(1) Despagnet : *Traité de droit international public*, p 475.

(2) Le « Carlo-Alberto », qui venait de débarquer la duchesse de Berry, le 28 avril 1832, fut arrêté à la Ciotat, où il avait dû relâcher à la suite d'avaries. (Voyez C. Cassation, 3 août 1832. S. 1832, I. 577.

ritoire national. Quelquefois même des conventions particulières donnent les mêmes prérogatives aux paquebots-poste (1). Ceci s'explique par la nécessité de protéger ces navires, qui sont chargés d'un service public. Ils ne pourront en aucun cas être soumis à des visites sanitaires ou douanières et l'on devra se borner vis-à-vis d'eux à une surveillance extérieure. De même tous les crimes et délits commis à bord, hormis ceux commis contre la sûreté de l'Etat limitrophe, resteront hors la compétence des autorités locales. Si c'est le navire lui-même qui s'est rendu coupable de quelque acte répréhensible, il sera encore en ce cas impossible d'agir directement contre lui ; le particulier ou l'Etat lésé n'auront que la ressource de se pourvoir par la voie diplomatique.

Des raisons identiques militent en faveur de l'application aux Aéronefs de ce principe d'exterritorialité. Qu'un véhicule emprunte l'élément maritime ou aérien, la qualité publique doit dans les deux cas lui être acquise et lui conférer les mêmes avantages : dispense de visites et d'application de la loi et de la justice indigènes. Pour les Aérostats privés, l'intervention de l'autorité locale, dans les conditions que nous avons indiquées pour les navires privés, peut aussi être admise. Cependant les Aéronefs publics, tant qu'ils séjourneront chez un Etat étranger, devront respecter les lois et règlements qui y sont en vigueur. Ils devront s'abstenir de tous actes hostiles, ou même simplement déplacés, et qui seraient de nature à compromettre la tranquillité et l'ordre public chez leur hôte ; notamment en ce qui concerne l'équipage qui, s'il est admis à circuler librement à terre, ne doit pas s'y conduire comme en pays conquis. La durée de séjour des Aérostats de guerre, ainsi que le nombre de ces mêmes Aérostats pouvant stationner chez l'Etat étranger, sont autant de questions importantes au point de vue de la

(1) Convention Franco-anglaise de 1843.

défense nationale. Aussi l'Etat étranger qui reçoit chez lui ces Aérostats, doit-il pouvoir en décider de sa propre autorité, à moins que, sur ces points, il ne soit intervenu des conventions diplomatiques entre lui et l'Etat propriétaire desdits Aéronefs. L'Etat recevant chez lui des Aéronefs publics étrangers, doit cependant avoir le droit d'exiger de leur commandant la justification de leur qualité. C'est-à-dire que celui-ci sera valablement requis de présenter les papiers de bord et l'acte authentique établissant la nature de l'engin. Il pourra être sommé de prêter le serment qu'il n'a commis et ne commettra aucun acte contraire à la sécurité de son hôte.

Nous proposerons donc les deux textes suivants (1).

1° — L'Aéronef qui se trouve en dehors des limites d'un Etat, par exemple au-dessus de la pleine mer ou d'un espace désertique, est soumis à la législation du pays dont il a la nationalité ;

2° — L'Aéronef qui se trouve au-dessus du territoire d'un Etat étranger, reste soumis à la législation du pays dont il a la nationalité, en ce qui concerne les faits de pure discipline intérieure, les contrats passés, et les crimes et délits commis à bord par les hommes de l'équipage entre eux, et, d'une façon générale pour tous les faits n'intéressant pas l'Etat sous-jacent.

CHAPITRE V.

Des Conditions de Navigabilité exigibles des Appareils Aériens.

Lorsqu'un type de voitures automobiles est établi, avant de le mettre en circulation, le constructeur doit obtenir, du

(1) H. Talamon, *Revue Juridique Internationale.* R. I. A , 1911, p. 204.

Service des Mines, un certificat constatant que ce type peut être mis entre les mains du public, sans danger pour lui. Chaque voiture du même type, sortant des ateliers, reçoit du constructeur un certificat constatant qu'elle est bien conforme au type reçu. On impose aussi aux navires certaines formalités ayant pour but de s'assurer de leur aptitude à tenir la mer. Le décret du 1er février 1893, les soumet à des épreuves et à des visites périodiques, sanctionnées par la délivrance de permis sans lesquels il ne doivent pas naviguer. En outre de cette surveillance, les capitaines, avant de charger les marchandises qui leur sont confiées, doivent faire vérifier le bon état de leur bâtiment par des experts-visiteurs, dont le rapport est déposé au Greffe du Tribunal de Commerce du ressort.

Un tel régime est-il applicable aux engins de Locomotion Aérienne ? En principe, oui, mais il doit être complété sur plusieurs points.

La pratique de l'aéronautique démontre que chaque jour des accidents sont dûs aux imperfections de certains organes des appareils. En outre, en ce qui concerne les aéroplanes, la légèreté de leur construction par rapport aux résistances qu'ils ont à vaincre de la part des vents, a été souvent la cause d'une rupture d'organe essentiel au maniement de l'appareil. Il y a là un danger pour tout le monde, pour les pilotes, leurs passagers et les tiers, auquel les pouvoirs publics ont le devoir de parer dans toute la mesure possible. Il faut donc que dans chaque Etat, soit institué un service spécial ayant pour fonction de rechercher à quelles conditions un appareil de locomotion aérienne peut être mis en circulation. A cet égard, l'Etat peut s'en rapporter à une commission technique composée, en même temps que de délégués des pouvoirs publics, de techniciens et de spécialistes commis à cet effet par les associations d'Aéronautique. Les choses se passent souvent ainsi pour les appareils à vapeur et les automobiles dont le contrôle peut être assuré, en vertu d'une autorisation du

Ministre des Travaux publics, par certaines associations. Aussi en octobre 1910, M. Léon Barthou, vice-président de l'Aéro-Club de France, écrivait-il aux constructeurs, techniciens et aviateurs les plus en vue :

« L'Aéro-Club de France a décidé la création d'une Commission technique de Navigabilité Aérienne, à laquelle l'Administration des Travaux publics déléguerait ses pouvoirs. Il va de soi que cette Commission n'aurait pas plus à étudier des projets qu'à faire la critique de tel ou tel système réalisé. Elle devrait se borner à examiner les appareils, contrôler leurs essais, et attester pour ceux qui seraient acceptés qu'ils offrent des garanties suffisantes. » (1).

On ne peut donc reprocher à une Commission établie sur ces bases de gêner les efforts des constructeurs et expérimentateurs par une réglementation prématurée et trop sévère et d'empêcher l'essor de l'Aviation par excès de précautions. De ces considérations résulte que l'intervention de la Commission technique de Navigabilité, en ce qui concerne la mise en service des appareils de locomotion aérienne — Ballons dirigeables et Aéroplanes — est parfaitement logique. et que la garantie résultant pour tout le monde de cette sorte d' « autorisation préalable » est absolument nécessaire. La Commission aura donc à s'occuper de trois catégories de questions :

1° — Examen de la construction des appareils dans tous ses détails et vérification des matériaux employés ;

2° — Examen relatif aux essais préliminaires ;

3° — Décision sur le point de savoir pendant combien de temps l'appareil sera admis à fonctionner sans qu'il ait à être examiné de nouveau ; étant entendu qu'au cas d'accident, tout appareil, même s'il ne paraît que très

(1) Ces sages précautions ne réunissent pas cependant tous les suffrages. Voyez notamment ce qu'écrivait à ce sujet M. Archdeacon dans la *Revue Aérienne*, Numéro du 10 décembre 1910

légèrement détérioré, devra être soumis à une nouvelle visite.

Tout appareil reçu par la Commission technique de Navigabilité sera immédiatement soumis à l'estampille officielle, qui en fera foi ; il y sera pourvu au moyen d'une plaque spéciale placée à un endroit apparent. En outre, il sera délivré pour chaque appareil reçu par la Commission une pièce dite « permis de navigation » et mentionnant : le type de l'appareil, son numéro de moteur et ses diverses caractéristiques particulières, comme le nom du propriétaire et le sien propre. Il portera en outre l'indication de la date de la visite et de l'estampillage, ainsi que sa durée de validité. Cette pièce, qui sera emportée dans chaque voyage, devra être présentée à toute réquisition des agents officiels.

Le permis de navigation doit-il être considéré comme valable à l'étranger ? Oui à notre avis, surtout si l'Aéronef qui le porte appartient à l'une des Nations qui a adhéré aux conventions qui l'ont institué. Et même, dans le cas contraire, nous ne voyons aucune atteinte à la sécurité ou à la tranquillité de l'Etat qui le reçoit chez lui, puisqu'en somme le brevet a été délivré, avec toutes précautions prises, par des gens compétents. Sauf, bien entendu, le droit pour cet Etat, de s'assurer que ces garanties ont bien été respectéees, et notamment que le permis n'est pas périmé.

— La tenue d'un livre de bord doit-elle être exigée des Aéronautes ?

Il y a lieu de distinguer entre les Ballons libres et dirigeables, et les Aéroplanes. Cette obligation se comprend mieux pour les premiers que pour les seconds. Sur ces derniers, en effet, il est déjà très difficile pour le pilote de lire sa carte : ce serait lui imposer l'impossible que de l'obliger à noter les péripéties de son voyage ou tout au moins l'exposer à des accidents. Il en est autrement pour les Ballons libres, dont la conduite laisse suffisamment de

répit, et pour les Dirigeables, dont le personnel est beaucoup plus nombreux.

Pourquoi exiger la tenue d'un livre de bord? Nous avons vu que le permis de navigation ne devait être délivré que pour une durée déterminée, et pour un nombre de voyages ou une durée d'ascensions de tant d'heures, à fixer par les autorités compétentes, afin d'éviter le plus de chances possible d'accidents par bris ou vice de construction. Ces renseignements seront fournis par le livre de bord, lequel devra être minutieusement tenu et indiquera tous les détails de l'ascension, la route suivie, les heures de départ, de passage aux points importants, d'escales, d'arrêts imprévus, les diverses altitudes atteintes, les lieux et heure d'atterrissage, avec mention de l'heure locale, si elle diffère de la première. A chaque voyage ce livre de bord, dès l'atterrissage effectué, devra être signé du pilote, et ses déclarations certifiées exactes par ses aides et passagers. Ce livre fera partie des papiers de bord obligatoires, au même titre que l'acte de nationalisation et le permis de navigation. Afin d'éviter tout changement ou substitution, il sera bon d'exiger qu'au commencement de ce livre, coté et parafé par l'autorité compétente, mention soit faite des caractéristiques de l'Aéronef auquel il appartient, avec le plus de détails possible.

Au nombre des pièces indispensables qu'un aérostat doit posséder à son bord, nous devons également mentionner la patente de santé, délivrée dans le pays d'origine de l'Aérostat, et qui lui servira à justifier de son état sanitaire dans le pays où il atterrit. Le commandant de l'appareil devra immédiatement faire part aux autorités locales des maladies qui se seraient déclarées au cours du voyage. Au cas où il y aurait quelque raison de croire à l'existence à bord de maladies contagieuses, ces autorités pourraient ordonner à l'équipage de se rendre dans le lazaret le plus proche et d'y séjourner le temps correspondant à la période d'incubation de ces maladies. Ce

droit doit être reconnu en tout état de cause aux dites autorités et être laissé à leur entière discrétion, quant à son exercice. Cette question de prophylaxie soulève en effet au plus haut point une question de sécurité pour l'Etat sous-jacent.

Tout Aéronef qui a obtenu son permis de navigation, doit être immédiatement immatriculé sur les registres de l'Etat dont il dépend, formalité dont nous avons déjà parlé à propos de la nationalité. Son acte de nationalisation lui est alors délivré ainsi que son numéro de police.

CHAPITRE VI.

Du Pilote et des Garanties de Capacité.

S'il est nécessaire de soumettre les appareils aériens à une sérieuse visite, avant de leur permettre de prendre leur vol, on comprend encore mieux que l'on doive exiger, de toute personne appelée à diriger l'un de ceux-ci, certaines garanties de capacité. Nombreux sont les gens téméraires et trop confiants en eux-mêmes qui, après un trop court apprentissage, avec d'insuffisantes notions d'aéronautique, se croiraient capables d'entreprendre des voyages et causeraient certainement les pires catastrophes, dont ils seraient du reste les premières victimes. Les nationaux de chaque Etat ont donc le droit d'être protégés contre de folles entreprises, et les aéronautes seront du même coup protégés contre eux-mêmes.

Le moyen d'arriver à ce but serait de faire passer à chaque personne désirant diriger un Aéronef un examen de capacité technique et pratique. Cette garantie de capacité serait affirmée au profit de cette personne par la déli-

vrance d'un brevet de pilote de la part des autorités officielles, ou des Associations techniques auxquelles l'Etat aurait transféré ses pouvoirs à cet égard.

Il se passe quelque chose d'analogue en matière de navigation maritime. Les accès des ports sont le plus souvent dangereux, et les navires, qu'ils y entrent ou en sortent, doivent se faire diriger par des marins spécialement instruits, et possédant une parfaite connaissance des bas-fonds, écueils et dangers divers qui menacent le navire. Ces pilotes ou « lamaneurs » n'ont le droit d'exercer cette profession qu'après examen et autorisation officielles. De plus les « pilotes de l'Etat » doivent être passés par l'école de pilotage installée à bord de l' « Élan ».

La nécessité d'un brevet de pilote apparaît ainsi comme logiquement obligatoire pour toute personne désirant conduire un Aéronef. En ce qui concerne les appareils d'aviation il serait peut-être bon d'employer plutôt l'expression de permis de conduire ; le mot de pilote paraissant devoir plutôt être réservé pour les conducteurs des seuls Aérostats, dont la situation, de ce fait qu'ils emportent avec eux un personnel assez nombreux et le plus souvent même des passagers, ressemble plutôt à celle d'un navire.

Les appareils aériens sont de trois catégories, les Ballons libres et les dirigeables, puis les Aéroplanes. Les conditions d'obtention des brevets et permis de conduire ne sauraient être les mêmes dans les trois cas.

Le Ballon sphérique apparaît comme le moyen le plus agréable et le moins périlleux de faire connaissance avec l'atmosphère ; il est une excellente école pour l'art de s'orienter. Mais la conduite du Ballon libre est cependant loin d'être facile ; elle exige la plus grande connaissance du régime des vents et de nombreuses lois de physique. Les techniciens reconnaissent que la conduite des Ballons libres est le meilleur apprentissage qui soit, du Ballon dirigeable : peut être serait-il bon alors d'exiger l'obtention de la qualité de pilote de sphérique de tout candidat

au droit de piloter un dirigeable. Quant à la conduite des Aéroplanes, il existe aujourd'hui de nombreuses écoles, dirigées par des professionnels, et qui se chargent d'inculquer à tout candidat les connaissances techniques nécessaires. Les différents brevets pourront donc être cumulés par la même personne, à charge par elle de satisfaire aux examens prévus pour chaque catégorie.

Qui sera chargé de la délivrance de ces brevets et permis ? L'Etat n'a encore institué aucun organe officiel à ce destiné. Mais il a laissé, à la discrétion des Associations Aéronautiques, le soin d'assumer cette tâche. Ainsi, en France, la Commission Sportive Aéronautique, composée de délégués de l'Aéro-Club et de l'Automobile-Club, a décidé, à la suite de la réunion de janvier 1911, de la Fédération Aéronautique Internationale, du règlement à appliquer pour l'attribution du permis d'Aviateur, à partir du mois de février. Nous y lisons que : « Le pouvoir sportif régissant l'Aviation dans chaque pays représenté à la F. A. I. peut, seul, délivrer le brevet de pilote-Aviateur, à tout postulant âgé de 18 ans au moins et ressortissant de sa juridiction, savoir :

1) — A ses nationaux ;

2) — Aux étrangers appartenant à un pays non représenté à la F. A. I. ;

3) - Aux étrangers faisant partie d'un pays représenté à la F. A. I., mais dans ce cas le brevet ne pourra être délivré qu'avec l'autorisation de leur pouvoir sportif national. »

Suit l'énumération des épreuves qui devront être subies par le candidat ; le commissaire de ces épreuves indiquera dans son rapport les conditions dans lesquelles elles auront été effectuées, la délivrance du brevet étant toujours facultative. Nous n'avons pas à rechercher ni à discuter de la teneur de ces épreuves ; l'organisation doit en être laissée à ceux qui en assument la responsabilité, morale tout au moins.

Il y aurait lieu de décider également qui pourrait retirer le brevet de pilote ? A notre avis ce ne peut être que l'Association Aéronautique qui l'a délivré, et ce, sur son enquête personnelle.

La Commission Sportive de la Ligue Aéronautique Allemande, section des Ballons libres, vient de fixer, elle aussi, les conditions dans lequelles elle délivrerait ses brevets. Elle exige que le candidat ait fait au moins 12 ascensions dont 5 comme pilote, ce dont il doit justification ; et elle ajoute que le diplôme peut être retiré temporairement ou définitivement par le Comité de la Ligue. En Italie, on estime aussi que la plupart des accidents sont dûs à l'inexpérience des pilotes et le « Corriere d'Italia » du 5 janvier dernier déclare ce qui suit : « Bien des accidents sont dus à ce fait que les Sociétés d'aviation reconnues par la Fédération Aéronautique Internationale délivrent trop facilement le brevet de pilote. » Aussi déclare-t-on qu'il conviendrait d'imposer aux futurs pilotes une instruction théorique préliminaire qui leur permettrait de souvent éviter les chutes en les prévenant.

Tout le monde est donc d'accord sur ce point : Nécessité d'études préliminaires et d'examens techniques et pratiques, pour la conduite des diverses catégories de véhicules aériens.

La délivrance des Brevets qui a été, jusqu'ici, laissée à la discrétion de simples autorités sportives, pourrait, en outre, être l'objet d'un contrôle plus strict de l'Etat. En Italie, il a même été déposé, par le Ministre des Travaux publics, un texte de loi créant une Commission d'Etat qui délivrerait seule les brevets de pilote, et qui dépendrait très probablement du ministère des travaux publics. Il est vrai qu'en procédant ainsi, un Etat assumerait, à notre avis, une grosse responsabilité morale. Serait-ce inutile ? nous ne le pensons pas. Car l'Etat serait bien obligé malgré tout de composer sa Commission de gens compétents qu'il ne saurait alors choisir parmi ses fonctionnaires,

mais qu'il prendrait parmi les « gens de métier ». Ceci reviendrait pratiquement au même résultat que le système précédent, consistant à laisser la délivrance des brevets à une Commission d'Associations Aéronautiques préalablement habilitée par l'Etat. Sauf cependant ce point que l'Etat, en donnant à cette Commission un caractère encore plus officiel par le mode de nomination, aurait plus de liberté, vis-à-vis d'elle, qu'il n'en pourrait jamais avoir avec la précédente, composée de gens indépendants. Ainsi il est question d'introduire dans la législation de l'Etat de New-Jersey un bill prévoyant le contrôle de l'Etat sur l'aviation. Le projet donne à l'Etat le droit d'inspection des appareils, le contrôle des meetings et réunions, le droit de discuter les règlements des épreuves, l'appréciation des dommages causés aux tiers. On prépare même une Cour de six juges, spéciale pour les questions d'Aviation.

Le Brevet de pilote et le permis de conduire sont donc, au même titre que le certificat de navigabilité, des pièces obligatoires, que leur titulaire est tenu de présenter à toute réquisition des personnes autorisées à cet effet.

CHAPITRE VII.

De la nécessité d'un Code de Signaux et du Jalonnement des Voies Aériennes.

La route et les voies aériennes sont librement ouvertes à la locomotion, comme le sont les routes maritimes aux navires. Ces derniers ont souvent à indiquer aux autres navires, ou à la terre, ce qu'ils sont dans l'intention de faire, ou ce dont ils ont besoin : en cas de perdition, par

exemple, le signal de détresse est employé pour demander du secours.

Il doit en être de même pour la navigation aérienne et un Code de signaux s'impose encore plus fortement. Il existe en effet des endroits particulièrement dangereux et d'autres où toute circulation est interdite : comment le faire savoir aux aérostats ? par des signaux, c'est à peu près le seul moyen. Au point de vue international, il est à souhaiter que le Code de signaux soit déterminé d'une manière uniforme pour toutes les nationalités et puisse s'appliquer partout. Un accord international devra donc intervenir sur ce point.

Il y a d'abord les signaux à employer de la terre pour renseigner les aéronautes. Ces signaux sont de différentes sortes et peuvent se classer soit d'après leur but, soit d'après leur nature, soit d'après le moment de leur utilisation.

Le but d'un signal peut être :

1° — De renseigner le pilote sur la direction qu'il doit suivre ; ce sont les signaux d'orientation ;

2° — De lui indiquer de façon précise l'endroit où il se trouve, ou signaux de point.

Ces deux signaux peuvent être joints dans les endroits où il est le plus difficile de se reconnaître. Le signal de point ne saurait, en effet, toujours donner à lui seul, un repère suffisant à l'aviateur, s'il ne dispose pas d'une carte aéronautique assez précise pour lui permettre d'interpréter ce signal de point. Quant aux signaux d'orientation, il y a lieu de les placer dans les endroits particulièrement en vue.

3° — Il y a enfin les signaux de secours et les signaux de défense. Ces signaux ont plusieurs buts.

a). — Le signal de défense sert à indiquer à l'aéronaute qu'il pénètre dans une zone interdite, soit comme circulation, soit comme atterrissage, et à lui enjoindre en

même temps de se retirer. S'il ne le peut, le Ballon doit arborer immédiatement le signal de détresse et, dès son atterrissage, se mettre à la disposition des autorités locales.

b). — Les signaux de secours ont pour but, soit de faire connaître les endroits particulièrement favorables aux atterrissages, soit d'indiquer les postes de ravitaillement, les hangars, soit de renseigner les Aéronefs sur la présence des dangers tels que : voisinage de la mer, de lacs ou de marais, obstacles subits, collines élevées, lignes de transport de force électrique, etc. .

— Les signaux, avons nous dit, varient aussi selon leur nature et le moment de leur utilisation ; il y a ici une corrélation certaine. Car suivant le moment de son utilisation, le genre de signal variera.

Les signaux, en effet, doivent différer suivant qu'ils sont employés de jour ou de nuit, ou encore en temps de brouillard. Le jour, des signaux inscrits de manière fixe, au moyen de chiffres ou de tout autre mode de signalisation, peuvent être employés. Leur visibilité est certaine ; elle a donné lieu à de fort intéressantes expériences. La nuit, il y a lieu d'employer des signaux lumineux soit au moyen de feux fixes pour les points de repère ou les endroits dangereux, — (on adopterait par exemple des feux de couleur rouge qui sont très visibles), — soit à l'aide de feux mobiles ou tournants, comme ceux des projecteurs de phares maritimes : un feu tournant indiquant par exemple la défense de passer. — En temps de brume, les signaux luminenx peuvent devenir insuffisants. Dans ce cas, l'emploi de signaux phoniques pourrait être conseillé, sirènes, coups de canon à intervalles déterminés. Malheureusement, à bord d'un dirigeable ou d'un aéroplane, les sons ne sont guère perceptibles à raison du bruit violent du moteur. De récentes expériences ont montré la possibilité d'utiliser les ondes hertziennes à bord des ballons ; il y aurait là un excellent mode de signalisation.

— Si les signaux peuvent indiquer à un aéronaute telle ou telle particularité de sa route, ils ne lui indiquent pas cette route elle-même. Aussi a-t-on proposé le jalonnement des routes Aériennes, c'est-à-dire des parcours reconnus comme les plus faciles, pour les appareils aériens, pour se rendre directement d'un point à un autre.

Des essais ont déjà été faits en ce sens, quand a eu lieu le Circuit de l'Est (été 1910). Le balisage et le jalonnement du Circuit international d'aviation (juin 1911) est le premier effort de grande importance fait en ce sens. Les signaux ou jalons doivent, pour remplir leur but, être suffisamment rapprochés pour que de l'un on puisse apercevoir le suivant sans difficultés, tant la nuit que le jour. Ceci nous fait voir immédiatement le prix élevé auquel reviendrait ce jalonnement, tant comme installation que comme entretien.

Ses partisans déclarent bien compter un peu sur la générosité des particuliers ; certes, nous ne doutons pas des bonnes volontés, mais c'est une mine facilement épuisable, qui nous manquera de plus en plus au fur et à mesure des progrès de l'aéronautique, car ces progrès étonneront de moins en moins la masse. Aussi, à la fin de l'année dernière, l'Aéro-Club de Belgique proposait-il « avant que d'engager des capitaux importants dans une exécution prématurée, de faire des expériences à grande échelle, dans une zone ayant pour axe une voie internationale importante, et où l'on expérimenterait en différents points les divers systèmes de signalisation proposés, leurs visibilité et perceptibilité. Il pourrait être provoqué, à ce sujet, une réunion de caractère international dont la F. A. I. pourrait prendre l'initiative.

— La question est donc encore tout à fait irrésolue. A notre sens la solution pratique, pour l'instant, est à chercher ailleurs, et nous écartons momentanément le désir de voir se réaliser le jalonnement des routes aériennes. Aussi nous rallions-nous à l'opinion de M. le Comman-

dant Pollacchi, du Service Géographique de l'Armée, lequel a cherché à parer à ces besoins nouveaux en établissant des cartes topographiques nouvelles. « Il a été reconnu, dit il (1), que les cartes topographiques ordinaires ne répondent plus aux besoins particuliers de la Navigation aérienne qui, comme la navigation maritime, doit avoir ses cartes spéciales. Ces cartes doivent représenter en premier lieu toutes les particularités de la configuration du sol, le réseau routier, les voies ferrées, cours d'eau, bois, lieux habités avec la position de leurs clochers, les constructions se profilant sur l'horizon et pouvant servir de repères. Les préoccupations nombreuses du pilote dans la conduite de son appareil et la vitesse de plus en plus grande des Aéroplanes, exigeant que la carte soit d'une lecture facile et rapide, on a teinté le fond en chamois clair, ce qui permet de faire ressortir les routes, aérodromes et champs de manœuvres en blanc, les cours d'eau, lacs et étangs en bleu argenté ; les bois sont indiqués par une teinte vert sombre ; les lieux habités, sous leur forme réelle, et tous les points d'atterrissage dangereux sont figurés en rouge ; il en est de même des hangars à dirigeables et à aéroplanes, et des dépôts de gaz hydrogène. Un léger estompage fait ressortir les mouvements du terrain avec des cotes d'altitude sur les sommets et dans les vallées. De l'avis de tous ceux qui s'occupent d'aéronautique, cette carte est la photographie du terrain, tel qu'on le voit pendant le survol. »

La première feuille de cette carte vient d'être éditée par le Service Géographique de l'Armée et est appelée à rendre les plus grands services tant au point de vue militaire qu'à celui des raids aériens. Le ministère de la Guerre a donné l'ordre d'en continuer l'édition.

Nous abandonnons donc pour l'instant l'idée d'un jalonnement ininterrompu des principales voies de communi-

(1) R. I. A. 1911, p. 106.

cation, car sa réalisation nous semble, quoique désirable, prématurée. Une seule partie du territoire devrait d'ores et déjà être jalonnée : les frontières, nous avons vu pour quelles raisons.

Nous ne nous sommes occupés, jusqu'à présent, que des signaux employés de la terre pour renseigner les hommes de l'air. Ceux-ci ont aussi besoin d'avoir à bord, à leur disposition, toute la série des signaux nécessaires pour se faire connaître; ils portent d'abord, de façon apparente, la marque de leur nationalité et celle de leur domicile, ainsi que leur numéro d'ordre. Pour raisons de sécurité, tout Aéronef ou Aéroplane désirant atterrir doit manifester son intention par un sifflement de sirène suffisamment violent pour attirer l'attention. Il devra, de plus, hisser un pavillon spécial, de forme reconnaissable à grande distance pour confirmer sa volonté ; mais, si la cause de la descente est involontaire, et provient d'un cas de force majeure, le signal de détresse devra être immédiatement employé.

Un Etat ne pourrait pas légitimement refuser à un aérostat étranger, même militaire, en danger, le droit d'atterrir chez lui et il ne pourrait lui être fait aucun mal. Il y a lieu d'appliquer le droit de relâche forcée comme en matière maritime ; il y a là une question d'humanité en même temps que d'hospitalité.

CHAPITRE VIII.

De la Police de l'Air.

Le droit de conservation des Etats suffit à justifier leur intervention dans la réglementation de la circulation. Pour assurer le respect des règles diverses et des défenses

établies, les Etats seront forcément amenés à instituer un corps policier spécial. Les attributions de ce corps seront :

1° — D'assurer la libre circulation en y empêchant les entraves injustifiées ;

2° — De constater les délits ;

3° — De procéder à l'arrestation des coupables.

Des pénalités devront être édictées, par le droit intérieur de chaque Etat, pour les infractions aux lois et aux règlements de police. Ces lois et règlements seront naturellement applicables, aussi bien aux aérostats indigènes, qu'aux aérostats étrangers voyageant et atterrissant dans un Etat autre que le leur. Il est un principe qui doit en tout état de cause être respecté : à savoir que, dès qu'ils voyagent au-dessus d'un pays, les appareils aériens doivent respecter les lois et règlements en vigueur dans ce pays, se plier aux exigences de la police douanière et sanitaire, et employer les signaux qui y sont en usage.

L'appareil ayant atterri, les aéronautes seront tenus de décliner leurs noms, qualité, domicile. Si ce sont des militaires, ils devront indiquer le grade qu'ils occupent dans l'armée, ainsi que le corps ou le service auquel ils appartiennent. En outre les maires et les commissaires de police devront s'assurer que l'ascension a été entreprise dans un but purement scientifique, et que les aéronautes ne se sont livrés à aucune investigation préjudiciable à la sécurité nationale (1). C'est dire que tout ballon privé peut être visité, ainsi que ses passagers. S'il se trouve à bord des appareils photographiques, les clichés pourront être développés, et ceux suspects confisqués.

Des auteurs semblent exiger que les aéronautes soient munis de passeports ? Nous ne pensons pas qu'il faille leur imposer cette obligation désuète. Les papiers de bord

(1) Voyez le Règlement ministériel du 12 mars 1909.

dont nous avons parlé sont largement suffisants, s'ils sont tenus bien en règle, pour indiquer à qui l'on a affaire, puisqu'ils doivent mentionner les noms et domicile de tous les passagers. Du reste, l'exigence des passeports tend à disparaître parmi un grand nombre d'Etats civilisés, ainsi l'Angleterre, l'Espagne, la Belgique, l'Allemagne, l'Italie, la Suisse, les Etats-Unis eux-mêmes ne l'exigent plus.

Quant aux ballons publics, ils sont protégés contre toute visite des autorités locales par le privilège d'exterritorialité dont ils jouissent. Vis-à-vis d'eux, les autorités policières devront se contenter de la vérification de leur identité, et, pour le reste, de la déclaration de leur commandant, qu'ils ne se sont livrés, ni ne se livreront, à quelque acte de nature à préjudicier aux intérêts de la Nation qui les accueille.

On doit reconnaître à l'Etat sous-jacent, le droit de forcer tout appareil qui lui a semblé suspect à atterrir ; celui-ci devra immédiatement obéir à la sommation faite, si cela lui est possible ; sinon il devra aussitôt hisser le pavillon de détresse pour éviter à son égard les mesures de répression directes et immédiates que l'Etat sous-jacent pourrait prendre contre lui. Ceci ne serait pas applicable aux ballons sphériques, soumis à tous les caprices des vents.

Les autorités du pays où atterrit un aérostat privé doivent avoir le droit de vérifier l'authenticité des papiers de bord et la légitimité de leur possession par cet aérostat.

En ce qui concerne les autres questions de pure réglementation nous devons laisser à chaque Etat, chez lui, le droit de les édicter de la façon qui lui paraîtra la plus conforme à l'ordre public.

Telles sont les règles que doivent observer les aérostats au cas de rencontre soit de jour, soit de nuit ; au cas où l'un d'eux veut en dépasser un autre ; la façon dont les

fanaux doivent être portés la nuit, leur nombre, leur couleur, etc...

Du reste, il est à présumer que ces règlements de police intérieure ne présenteront, d'un Etat à l'autre, que de légères divergences. D'abord parce qu'ils seront basés sur les mêmes principes, ceux sur lesquels se sera fait un accord international, ensuite parce qu'ils sont destinés à répondre à des besoins identiques chez chaque peuple, à sauvegarder les mêmes droits, et à assurer l'exécution des mêmes devoirs.

CHAPITRE IX.

De la Création de Ports-Relâches.

Tous les appareils de locomotion aérienne, quels qu'ils soient, sont toujours obligés d'atterrir à un moment ou à un autre. Les atterrissages, le plus souvent, se font à un endroit quelconque que l'on n'a pas suffisamment eu le temps de choisir, d'où les nombreux accidents que l'on a eu déjà à déplorer. Aussi M. Fleichmann (1) propose-t-il la création de stations spéciales d'atterrissage. Elles seront exigées, dit-il, par l'organisation future de la locomotion aérienne ; en cas d'avaries, l'aérostat y trouvera de quoi effectuer ses réparations, également de quoi se ravitailler ; en cas de mauvais temps il pourra y séjourner grâce aux locaux aménagés à cet effet. Ces ports-relâche existeront dans chaque pays en certains endroits y paraissant plus spécialement propices, et seront à la disposition de tous

(1) Maxim Fleichmann. *Idées fondamentales d'un droit aérien,* Munich 1910.

les Aérostats, publics ou privés, nationaux ou étrangers, circulant dans le pays. Cette idée est séduisante, tant par ses heureuses conséquences pratiques en faveur de la locomotion aérienne, que par celles qu'en tire son auteur. M. Fleichmann divise les ports-relâche en deux catégories. 1° — Les ports principaux qui seront les points terminus des grands voyages aériens ; — 2° Les ports secondaires, reliant ces ports principaux. L'auteur voudrait voir, dans cette distinction de fait la base d'une distinction d'ordre juridique. En effet, il propose d'installer dans les ports principaux, des tribunaux supérieurs qui jugeront les litiges importants en dernier ressort, et qui statueront en appel sur les décisions des tribunaux des ports secondaires. Pour éviter qu'on ne lui objecte que ces tribunaux ne sont peut-être pas compétents d'après les règles normales de la procédure, M. Fleichmann déclare leur donner un caractère international, en ce sens que, sur cinq magistrats, deux au moins devront avoir la même nationalité que le défendeur. Sur ces juges, trois au moins seront des spécialistes du droit de l'espace.

On voit tout de suite l'objection, outre celle formulée déjà. Avec un pareil système, l'Etat serait alors obligé d'entretenir, au siège de ses tribunaux, des juges d'autant de nationalités différentes qu'il est susceptible de recevoir chez lui d'Aérostats ? C'est matériellement impossible, aucun État ne consentirait à de pareils frais.

Tout en souhaitant que se créent au plus vite les ports-relâches, préconisés par M. Fleichmann, ports dont le besoin se fera certainement sentir d'autant plus que se développera la pratique de la locomotion aérienne, nous ne pouvons admettre, comme impratique, l'organisation judiciaire qu'il nous propose.

En France, cette question a fait l'objet d'un discours de M. Cachet, député, à la séance de la Chambre du 27 janvier 1910. « Jusqu'à présent, dit-il, les aviateurs n'ont eu à leur disposition que des champs de manœuvres ou des aéro-

dromes dans lesquels ils se trouvent désormais trop à l'étroit. Lorsqu'ils en sortent, ils doivent se contenter d'un terrain de fortune pour atterrir ou partir ; or, les terrains propices sont rares. C'est donc de ce côté que nous devons porter nos efforts si nous voulons donner un utile appui au développement de cette science nouvelle, essentiellement française. La France n'est désormais pas trop grande pour servir de champ d'expérience à nos Aviateurs. Il convient d'y préparer dès à présent, de distance en distance, des places où ils pourront atterrir sans danger et d'où ils pourront aussi reprendre facilement leur vol. Ces ports-relâches, stations placées sur les routes de navigation aérienne, devront être munis des objets indispensables aux réparations et au ravitaillement. Certains seront assez importants pour posséder un hangar ouvert aux dirigeables, car la plupart devront pouvoir être utilisés aussi bien par les Aéroplanes que par les Dirigeables. Ils seront les premiers jalons des grandes routes de l'air ».

Qui devra supporter les frais d'établissement et d'entretien de ces ports-relâches ?

C'est l'Etat qui a la charge d'établir, d'améliorer et d'entretenir les accès des ports maritimes ; c'est également lui qui construit les quais. Il laisse aux initiatives privées, (compagnies de chemins de fer, compagnies de navigation, chambres de commerce), le soin d'établir l'outillage nécessaire aux ports ; celles-ci en offrent l'usage au public moyennant certains droits. Les voies de raccord de chemin de fer, grues, treuils, pontons, sont installés de cette façon.

La dépense à faire pour les ports-relâches aériens comprendrait :

1° — Certains travaux d'aplanissement du sol ;

2° — La construction des hangars et des entrepôts pour les marchandises ;

3° — Les magasins de ravitaillement en produits divers : gaz hydrogène, essence, huile, etc. ;

4° — L'établissement des appareils de signalisation, et l'achat du matériel ordinaire.

L'Etat pourrait, par exemple, prendre à sa charge les frais de construction des hangars, et les travaux d'aplanissement de terrains. Il laisserait le restant à la charge des communes, qui se couvriraient de cette dépense au moyen de droits de stationnement, et de droits d'entrepôt pour les marchandises.

Si l'Etat a le devoir de réglementer la nouvelle locomotion dans ses rapports avec lui et le public, essayant ainsi d'en tirer le meilleur parti possible, il doit également avoir celui de la favoriser : Car il est à prévoir qu'elle deviendra, au même titre que la navigation maritime, un élément de la richesse et de la prospérité nationales. Il convient par conséquent de doter le pays du plus grand nombre possible d'appareils aériens en favorisant et en facilitant leur construction, comme on le fait pour les navires.

Il y a pour cela plusieurs façons de procéder.

Autrefois, on protégeait les constructeurs de navires au moyen des surtaxes de pavillon, c'est-à-dire que l'on surimposait les marchandises importées sous pavillon étranger ; mais on reconnut vite que, grâce à la loi de réciprocité, ce système entravait notre commerce international, aussi on le supprima. Cette suppression ayant fait péricliter nos chantiers de construction, au détriment de la défense et du commerce nationaux, pour leur rendre leur prospérité, le régime des primes à la construction fut institué ; il coûte quatre millions par an à l'Etat. D'autres primes sont allouées à la navigation, mais elles ont un caractère moins général ; le cabotage, qui jouit déjà d'un monopole, n'en a pas besoin. Elles sont versées par exemple aux navires postaux qui font les services réguliers, aux bateaux qui font la grande pêche. Ainsi les pêcheries de Terre-Neuve et l'Islande coûtent environ six millions de primes par an. Ces primes semblent parfaitement applicables à la navigation aérienne ; il y aurait

cependant peut-être une légère modification à y apporter en ce qui concerne la base de calcul de ces primes.

Les navires construits sur chantiers français perçoivent des primes calculées sur le nombre de tonneaux de jauge auxquelles s'ajoute une prime calculée sur le poids des machines à vapeur. Ce système serait acceptable pour les Ballons dirigeables, mais pour les Aéroplanes, étant donné leur poids minime et leur valeur relativement élevée, il serait préférable de leur verser des primes calculées au moyen d'un pourcentage sur leur valeur.

L'Etat y trouverait une compensation ; la construction de ces appareils étant favorisée, il en pourrait mobiliser un plus grand nombre en cas de guerre ; d'autre part, les avantages et bénéfices seraient retirés par le commerce national de leur vente à l'étranger.

Un autre moyen, que préconisa le Chevalier Pesce en le présentant au Congrès Aéronautique International de Nancy (septembre 1909), consiste en la fondation d'une Union aéronautique avec un Bureau permanent pour régler toutes les questions d'ordre international intéressant la locomotion aérienne. Ce Bureau, composé de délégués techniques et juridiques des divers Etats participants, serait chargé d'étudier tous les problèmes et tous les perfectionnements à introduire dans la future convention internationale sur le droit de l'espace. Il serait complété par un laboratoire d'essais aérodynamiques analogue à celui que l'Union des Poids et Mesures a établi à Sèvres. Ce Bureau publierait périodiquement un Annuaire.

M. Chailley, député, dans son rapport sur le budget général du Ministère des Travaux Publics pour 1910, émettait des idées analogues : « Mais l'aide la plus efficace, disait-il, que le Gouvernement pourrait apporter aux progrès de la science nouvelle, semble être encore la création d'un Institut ou Laboratoire aéronautique, analogue à l'Institut Océanographique offert par le Prince de

Monaco. Cet établissement, où s'effectueraient non seulement des recherches théoriques sur toutes les données du problème, mais encore des expériences pratiques au dehors, centraliserait en même temps les travaux des chercheurs, et les coordonnerait pour en tirer les lois générales de l'Aérodynamique encore si peu connue.

» Evidemment une fondation pareille entraînera des frais importants. Il ne semble pas qu'il y ait là une objection de nature à arrêter. Si l'Etat ne croyait pas pouvoir faire face à la totalité de la dépense, il y a tout lieu d'espérer que de généreux concours, comme il s'en est produit déjà, viendraient fournir le complément des réformes nécessaires. L'Administration des Travaux Publics compte dans le corps des Mines et dans celui des Ponts et Chaussées un grand nombre de savants ; elle ne sera pas embarrassée pour étudier la création du nouvel établissement, et en assurer ensuite le fonctionnement.

» En prenant cette initiative, dont on peut attendre les plus heureux résultats, la France montrera qu'elle tient à garder le premier rang dans la recherche et la réalisation des progrès qui tendent à la conquête définitive de l'air. »

Il ne nous reste qu'à souhaiter que les Etats fassent bon accueil à ces séduisantes propositions.

CHAPITRE X.

Des différentes Catégories d'Appareils Aériens au point de vue juridique.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler des conséquences d'une distinction entre différentes sortes d'appareils aériens au point de vue du droit de conservation des

Etats. Mais nous n'avons pas donné les précisions nécessaires à ce sujet.

Dans son projet de règlement sur le Régime Juridique des Aérostats, M. Fauchille a proposé les distinctions suivantes, que nous croyons pouvoir adopter sans modification appréciable, leur base étant celle de la plus pure logique.

Les Aéronefs peuvent être privés ou publics.

Les Aérostats privés sont la propriété de particuliers, individu ou Société, qui les destinent à leur usage propre. Le propriétaire peut donc disposer de son appareil à son gré, dans les conditions prévues par le Code civil pour les objets susceptibles de propriété privée, c'est-à-dire à condition de n'en pas faire un usage contraire aux lois et règlements.

Les Aérostats publics appartiennent aux Etats et se divisent en deux catégories :

1° — Les Aérostats publics proprement dits ;

2° — Les Aérostats militaires ou de police.

Les premiers sont ceux qui, placés sous le commandement d'un fonctionnaire civil et possédant un équipage à la solde du Gouvernement et nommé par lui, ne sont affectés ni à un Service de police, ni à un Service touchant à la Défense nationale. L'on doit ainsi reconnaître la qualité d'Aérostat public à ceux qui pourraient être affectés au Service public des Postes.

Nous appelerons Aérostats de police ceux qui, commandés par un fonctionnaire d'autorité, comme par exemple des « Commissaires spéciaux » analogues à ceux chargés de la police dans les trains et les gares de chemin de fer, auront mission de rechercher les contraventions aux lois et règlements, les délits et les crimes intéressant la sécurité générale ou celle particulière des habitants ; de faire respecter la réglementation de la circulation aérienne, et de s'assurer de la personne des délinquants.

Quant aux Aéronefs militaires ce seront les appareils commandés par un officier des armées régulières de l'Etat, commissionné à cet effet par l'autorité militaire, montés par un équipage militaire et gréés dans ce but. La qualité d'Aérostat militaire sera reconnue en tous temps à l'appareil, qu'il soit ou non en mission militaire proprement dite. L'Etat pouvant en effet ne disposer que d'un nombre trop restreint d'Aéronefs publics pour assurer le service de la police aérienne, pourra être appelé à utiliser dans ce but une ou plusieurs unités de sa flotte militaire aérienne.

A ces Aéronefs, il est désirable d'assimiler ceux qui transporteront de façon officielle un chef d'Etat, au cas, peu probable d'ailleurs, où ce souverain aurait utilisé pour son voyage un appareil non-militaire.

Vis-à-vis des autres Nations, les Aérostats publics militaires ou de police devront jouir des mêmes prérogatives, mais seront aussi astreints aux mêmes obligations. Ils jouiront tous deux du bénéfice de l'exterritorialité, et de toutes ses conséquences, aux points de vue douanier, sanitaire et répressif. En temps de paix, ces Aérostats ne devront pas atterrir sur un Etat étranger, sans en avoir obtenu d'abord l'autorisation, et cet Etat aura toujours le droit de les prier de se retirer, au cas par exemple où il considérerait que leur présence porte atteinte à ses droits de défense et de conservation. En cas de relâche forcée, ces Aéronefs devront prévenir l'Etat intéressé par le signal de détresse convenu. En temps de guerre, si l'humanité défend de leur refuser l'hospitalité, il y aura cependant lieu à la stricte observation de la règle des 24 heures, si c'est possible. Au cas contraire leurs stationnements sur l'Etat étranger ne sera toléré que dans la mesure strictement nécessaire à la réparation et au ravitaillement de l'appareil.

Les Aérostats publics ne sauraient donc être, de la part de l'Etat qui les accueille sur son territoire, l'objet de mesures qui pourraient être considérées comme vexatoires,

ou même comme simplement injurieuses pour l'Etat dont ils dépendent.

La douane locale ne pourra les visiter, pas plus que la justice du pays ne saurait prétendre sur eux à une compétence juridictionnelle quelconque. L'Etat propriétaire du Ballon reste seul juge des actes commis à bord.

Les Aérostats privés, au contraire, lorsqu'ils voudront pénétrer au sein d'un Etat étranger, devront se prêter aux formalités imposées par l'Administration des douanes, et acquitter tous droits établis. Ils devront également satisfaire aux mesures sanitaires prescrites par l'Autorité administrative, avant d'être admis, eux et leur équipage, à circuler librement dans le pays. Pour eux, au contraire, il ne saurait être question d'autorisation nécessaire de la part du Gouvernement local pour avoir le droit de séjourner. La simple présence d'Aéronefs privés utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises, ne peut, à moins de raisons tout à fait particulières, être envisagée comme une cause de trouble pour l'Etat sous-jacent. Enfin, si un crime ou un délit est commis à bord d'un Aérostat privé lorsqu'il survole un Etat étranger, et que cet Aérostat vienne ensuite à faire escale chez cet Etat même, le commandant aura le devoir de livrer le criminel aux autorités locales, si le crime a eu une répercussion sur la tranquillité publique. L'on peut même considérer que ce retentissement est presque forcé, quand ce ne serait que grâce à sa publication par la voie de la presse. D'autre part, laisser repartir l'Aérostat, emmenant le criminel, dans son pays d'origine, supprimerait pour l'Etat sous-jacent toute certitude sur le point de savoir si ce criminel sera châtié. L'équipage de l'Aérostat n'a point, en effet, dans le cas qui nous occupe, le caractère officiel et public qui semble seul, à ce point de vue, être une garantie suffisante.

Il pourrait arriver que, au point de vue répressif, il soit nécessaire d'étendre aux Aérostats privés, dans certains

cas et sous certaines conditions, la fiction d'exterritorialité. Ceci, pour ne pas laisser impunis certains actes délictueux ou criminels. Tels, par exemple, les actes commis au-dessus de la pleine mer ou de pays inhabités, ou les voies de fait auxquelles se livreraient, dans les mêmes conditions, deux Aérostats privés, l'un contre l'autre, ou encore contre des particuliers se trouvant sur un territoire où il n'existe pas d'Etat.

Si l'on considère, en effet, qu'aux endroits où ont été commis ces actes, aucune autorité d'Etat ne s'exerce, et aucunes lois n'existent, l'action publique ne saurait naître ni les poursuites s'exercer. Au contraire, en accordant aux Aérostats privés, placés dans ces conditions, la qualité de prolongement du territoire national, cette situation anormale prend fin. Le pavillon national, porté obligatoirement par tout vaisseau aérien, indiquera suffisamment la loi applicable et l'autorité compétente pour la répression cherchée.

CHAPITRE XI.

Des Rapports juridiques entre le propriétaire du sol et l'atmosphère.

La question des rapports juridiques entre le propriétaire du sol et l'atmosphère qui domine son fonds, est des plus discutée, depuis fort longtemps, et bien avant qu'on ait parlé de locomotion aérienne. Les questions assez brûlantes de droits de voisinage, à propos d'arbres dépassant et surplombant les murs de l'héritage voisin, les questions de vues, les questions de droit de chasse et, plus récemment, celle du passage de fils de conduites élec-

triques, ont donné lieu à bien des opinions contradictoires. Cette dernière a même dû faire l'objet d'une loi tout récemment, en 1906, dont nous aurons l'occasion de parler.

La majorité des législations contiennent des dispositions analogues à celle de notre Code Civil, article 552, sur lequel elles ont été d'ailleurs copiées pour la plupart. Les Codes Français, Néerlandais, Italien, Espagnol, Musulman, ont une rédaction identique : la propriété du sol entraîne celle du dessus et du dessous. Il y a déjà une différence de rédaction notable dans les Codes Allemand, Suisse, Autrichien, Hongrois et Portugais.

Les Codes Allemand et Suisse reconnaissent au propriétaire du sol un droit sur le dessus et un droit sur le dessous, mais ils semblent avoir prévu déjà les difficultés actuelles, puisqu'ils les résolvent presque en disant en somme que le droit du propriétaire s'exercera en concurrence avec celui d'autrui. Tout le monde serait alors susceptible de pouvoir utiliser l'atmosphère, dans la mesure où cela ne peut porter préjudice aux intérêts du propriétaire du fonds.

Le Code Portugais décide que le droit de jouissance du sol s'applique non seulement au sol lui-même « dans toute sa profondeur », sauf les dispositions de la loi relative aux mines, mais encore à l'espace aérien qui le surmonte, jusqu'à la hauteur où cet espace est susceptible d'être occupé.

L'exposé des motifs du Code Napoléon (1) indique nettement, par ces paroles de Portalis : « La propriété serait imparfaite, si le propriétaire n'était pas le maître de tout l'espace que son domaine renferme », que la pensée des rédacteurs du Code, allait plus loin que ce qu'ils écrivirent dans l'article 552. Cet article ne parle que des choses du

(1) Exposé des motifs. Tome IV. p. 38. (1820).

dessus, c'est-à-dire attachées au sol, alors que ses rédacteurs avaient certainement dans l'esprit tout l'espace situé au-dessus du fonds. Ceci a subsisté chez un auteur actuel, M. Planiol (1), qui, dans son traité de droit civil ne parle du « dessus » que dans le seul chapitre de l'Accession : il n'entend donc donner à l'article 552, qu'une portée bien plus limitée (1).

Presque tous les autres auteurs de droit civil, tels Baudry-Lacantinerie, Aubry et Rau, Huc, reconnaissent au contraire au propriétaire du sol, un droit plus absolu et considèrent l'espace comme un simple accessoire de son fonds. En celà ils s'accordent plutôt, à notre avis, avec l'intention des rédacteurs du Code, lesquels, remarquons-le ne pouvaient prévoir les difficultés actuelles.

Les mêmes divergences se rencontrent dans les arrêts de jurisprudence, peu nombreux, à vrai dire, sur la question. Ainsi la cour de Douai, le 11 février 1880, a rendu un arrêt sur une question de délit de chasse, pour gibier tiré alors qu'il volait au-dessus du terrain d'autrui. D'après cet arrêt, l'espace ne saurait être considéré comme un accessoire du fonds, et l'air serait une *res communis* qui, par sa nature, répugne à l'idée d'appropriation exclusive. L'arrêt ajoute que « si, selon les termes de l'article 552, Code Civil Français, la propriété du sol comprend celle du dessus et celle du dessous, il ne s'ensuit pas que l'on doive nécessairement considérer comme un accessoire du sol, tout l'espace qui existe au-dessus de la propriété, conséquence qu'il faudrait déduire de la loi pour reconnaître, en l'espèce, qu'il y a eu délit de chasse. »

La Cour de Douai s'est elle-même contredite et est revenue sur sa première opinion, en confirmant, dans un

---

(1) Planiol. *Précis de Droit Civil.* Tome 1. p. 377 : « L'article 552 reproduisant une ancienne formule, dit que la propriété du sol emporte la propriété du dessus et celle du dessous. Laissons de côté ce qui est dessus ; c'est l'objet de la théorie de l'accession que nous retrouverons plus tard. »

arrêt du 8 juin 1887, également sur une question de chasse, un jugement du tribunal correctionnel de cette même ville, contraire à l'arrêt de 1880. Ce jugement est ainsi conçu (1) : « Attendu qu'on prétendrait vainement limiter à la surface de sa propriété, le droit de chasse que la loi du 3 mai 1844 accorde au propriétaire ; que l'interprétation limitative que l'on prétend tirer de ces mots « sur le terrain d'autrui », employés par l'article 11, 2°, tombe devant les termes absolument généraux de l'article 1er, qui accorde au propriétaire, le droit de chasse sur sa propriété, sans distinguer entre la surface, le dessus ou le dessous ; que si l'air, en tant qu'élément, est une chose non susceptible d'appropriation individuelle, il est hors de conteste que, en tant qu'espace, dans la limite où il est utilisable, il est attribué par la loi, notamment par les articles 552 et 672 du Code Civil, au propriétaire de la surface ; qu'ainsi il est sa propriété et que, aux termes de l'article 1er de la loi sur la chasse, le propriétaire de la surface a seul le droit d'y chasser ; qu'au surplus l'interprétation contraire aurait pour résultat de restreindre certainement, et même, dans certains cas, d'annihiler le droit du propriétaire..... ».

De même le tribunal civil de Bordeaux dans un jugement du 27 novembre 1908, et en application des termes exceptionnels, donc restrictifs, de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906, établit que :

1° — L'article 552 du Code Civil ne fait pas de distinction entre la surface, le dessus, et le dessous du sol, et les soumet également, de façon absolue, à la volonté et à l'action du propriétaire ;

2° — Que l'article 12 de la loi du 15 juin 1906 a apporté une modification aux règles qui précèdent pour concilier les exigences de la vie moderne — en l'espèce des transmissions d'énergie électrique — avec l'article 552 : excep-

(1) R. I. A. 1910, p. 50 et s.

tion qui, comme toutes les exceptions, doit être interprétée strictement. Or comme l'article 12 de la loi de 1906 n'a institué de servitude de passage qu'au profit des seules entreprises déclarées d'utilité publique, celles-ci seules auront le droit de faire passer leurs câbles chez les particuliers ;

3° – Le propriétaire, pour empêcher toute autre entreprise d'agir au-dessus de son sol, n'a pas à prouver son intention de disposer de l'espace aérien.

Ainsi donc, que l'on envisage l'opinion des auteurs, celle de la jurisprudence ou les codes, on trouve des solutions, à peu de choses près identiques, attribuant au propriétaire du sol la propriété de l'atmosphère. Pour quelles raisons cette uniformité de vues ? C'est que, jusqu'à présent, il n'a pas été souvent question de délimiter les droits des propriétaires, parce qu'il n'existait point d'intérêts dissidents (1). Si, par extraordinaire, un ballon atterrissait à quelque endroit, on ne lui réclamait même pas, le plus souvent, d'indemnité pour les dégâts qu'il avait pu causer. Il en est autrement aujourd'hui que la navigation aérienne tend à se développer de plus en plus chaque jour. Les propriétaires du sol entendent exercer la plénitude de leurs droits et les faire respecter.

Une première atteinte aux droits des propriétaires du sol, au bénéfice de tiers usagers de l'air, a été apportée par la loi du 15 juin 1906 sur les installations de transport d'énergie électrique. Cette loi confère aux concessionnaires à certaines conditions, le droit de passer sur les propriétés privées. Des dispositions analogues à celles de cette loi existent en Allemagne, Angleterre, Italie, Suisse, Etats-Unis, Belgique (2) etc... Toutes ces lois réservent naturellement aux propriétaires le droit à une juste

---

(1) Ce disant nous ne parlons naturellement pas de la Loi sur les Mines.

(2) Voyez le texte de ces différentes lois dans R. I. A. 1911, p. 111.

indemnité. Une décision remarquable d'un juge anglais a même ordonné que le propriétaire du fonds soit déchargé de la portion d'impôt afférente à l'emplacement occupé par les poteaux et les fils situés au-dessus. Pour la propriété du dessous une pareille atteinte au droit exclusif du propriétaire du fonds avait déjà été inscrite dans la loi de 1810 sur les Mines, qui donne à l'Etat le droit d'en distribuer les concessions, et réserve également au propriétaire de la superficie une compensation. Ceci nous prouve bien que les opinions de MM. Planiol et Saleilles ont leur valeur et que tous les droits ont des limites, comme nous allons le voir.

La question que nous avons à trancher est donc la suivante. Un propriétaire peut-il valablement s'opposer à l'usage, par un tiers, de l'air qui domine son fonds ? Jouit-il à ce point de vue d'un droit absolu ou relatif et, par réciproque, quelles doivent être les obligations de l'aviateur ou de l'aéronaute qui utilisent cet air ?

Tout d'abord rappelons que chacun est libre d'exercer ses droits comme il l'entend, sous la seule réserve de ne point nuire à autrui en l'empêchant lui-même d'exercer les siens. Tous les droits ont des limites : l'article 1382 du Code Civil le constate en obligeant tout fauteur d'un désordre à en réparer les conséquences. Le propriétaire doit jouir de son sol, sans être troublé, et, puisqu'il existe un article 552 du Code Civil qui lui donne la propriété du dessus, accordons-lui également le droit d'installer sur son sol les plantations et les constructions, aussi haut qu'il lui plaira. Ici encore la limite de son droit existe cependant : de nombreuses décisions de tribunaux ont forcé tel propriétaire à abattre un pan de mur ou autres clôtures élevées dans la seule intention de nuire à autrui.

Quant à l'homme de l'air, pouvons-nous lui refuser de circuler? non, évidemment, à la condition toujours que, ce faisant, il ne porte aucune atteinte aux propriétaires du

sol exerçant leurs droits, dans les limites justement de cet article 1382. Le propriétaire s'opposant au passage inoffensif d'un Aéronef commettrait une faute, puisqu'il empêcherait l'exercice de la liberté d'aller et de venir sans profit pour lui. Il nous semble impossible de supprimer cette liberté sans porter atteinte au principe supérieur de la solidarité sociale. Aussi, serait-il à notre avis également impossible ici de faire état d'une distinction, dont se prévalent beaucoup d'auteurs (1), entre « les actes qui portent atteinte à des droits positifs d'autrui, consacrés et garantis par la loi, tel le droit de propriété, et, d'autre part, les actes qui n'occasionnent à autrui que la privation d'une simple jouissance non garantie par la loi, précaire, et soumise, par conséquent, aux hasards des circonstances ». Car, encore une fois, si les droits que nous prétendons accorder aux navigateurs de l'air ne sont pas encore sanctionnés par des lois, c'est, sans aucun doute, parce que jusqu'ici l'importance des questions que nous soulevons ne s'était pas encore suffisamment révélée pour cela. La précarité de tels droits n'est donc qu'un mot, sans fondement véridique.

Nous croyons donc devoir refuser aux propriétaires du sol un droit de propriété absolu sur l'air qui le domine, car la conséquence en serait, pour ceux-ci, la possibilité, théoriquement tout au moins, d'empêcher de façon complète l'usage de l'air, situation intolérable et contraire au droit naturel et au principe de liberté individuelle. Ce droit absolu justifierait en tous cas, de la part du propriétaire, et c'est déjà trop, nombre d'actes qui, en ayant recours à un autre système, peuvent lui être interdits.

M. Julliot, dans une brochure consacrée à l'étude de la propriété du Domaine Aérien (2), ainsi que dans deux

---

(1) V. R. I. A. 1910. p. 209.

(2) Julliot. *De la Propriété du Domaine Aérien.* Br. Paris, 1908. — Voyez également du même auteur : *De l'Abus de Droit ; ses Applications à*

autres études indiquées ci-dessous, a résolu le problème en se plaçant au point de vue que nous indiquions tout à l'heure. M. Julliot ne nie pas le droit à l'existence de l'article 552 du Code Civil, mais il le limite par une distinction assez juste, quoiqu'abandonnée depuis par lui-même, entre la propriété et la possession de l'espace. A ses yeux, le propriétaire du sol est par cela même propriétaire jusqu'à l'infini de l'espace géométrique assis sur le sol. Mais la possession ne lui en appartient qu'en ce qui concerne l'espace dans lequel baignent ses constructions et plantations, ou, de façon plus générale, en ce qui concerne l'espace qu'il aura appréhendé, avec l'intention de se l'approprier. De cette distinction, l'auteur conclut que le propriétaire du sol, dans la zone qui est sa propriété, mais dont il n'a pas l'actuelle possession, pourra interdire tout empiètement portant atteinte à son droit de propriété, mais qu'il ne pourra élever aucune objection à un usage et même à une occupation de fait de cette zone par autrui. Tout le monde aura le droit de circuler librement, mais sans troubler le droit du propriétaire qui pourrait alors légitimement défendre « non seulement sa possession éventuelle, mais encore son droit de propriété actuel et intangible ».

Malheureusement, ce premier raisonnement de M. Julliot ne peut assurer à lui seul la solution que nous cherchons. Cette théorie distingue bien la propriété de la possession, certes, mais sur quoi fonde-t-elle cette distinction ? Sur une simple question de fait : elle ne s'occupe pas de savoir si cette possession sera juste ou vexatoire. Qu'un propriétaire élève chez lui des obstacles, on ne pourra s'assurer s'il le fait dans le seul but de nuire aux appareils susceptibles de survoler son fonds. Cette simple

---

la Locomotion Aérienne. Revue des Idées. 15 août 1910 ; *De la Circulation Aérienne et des Entraves provenant du chef des Propriétaires du Sol.* R. I. A. 1910 p. 209.

prise de contact avec une partie de l'atmosphère, qui lui est parfaitement inutile, suffira à justifier la plénitude de son droit : *Neminem lædit qui suo jure utitur.* Cette situation est donc tout à l'avantage du propriétaire du sol, au grand dommage de la locomotion aérienne.

Aussi M. Julliot a-t-il modifié et complété sa théorie primitive en faisant intervenir, en même temps que la notion de trouble de droit, celle d'abus de droit, arme donnée à la navigation aérienne contre le propriétaire du sol.

A la maxime *Neminem lædit qui suo jure utitur,* M. Julliot oppose celle *Malitiis non est indulgendum,* proposition qui résume bien sa théorie de l'abus de droit.

L'abus de droit ne consiste pas en l'accomplissement de faits illicites, qui sont des délits, ou de faits qui, licites en eux-mêmes, deviennent des quasi-délits quand ils nuisent à autrui. Au contraire, l'abus de droit, et son nom lui-même l'indique, est le fait de quelqu'un qui, tout en ne faisant que ce qui est licite, le fait dans le seul but de nuire à autrui. Ainsi des propriétaires de l'Oise employèrent, pour se clore, et en vue de nuire aux sorties d'un dirigeable, des procédés tels que le comité du contentieux de la Ligue Nationale Aérienne, sur le rapport justement de M. Julliot, intervint en rédigeant la protestation et les vœux suivants qui pourraient, et c'est à souhaiter, servir à la solution judiciaire du litige :

« Considérant que, dans l'état actuel de la législation, la » notion d'abus de droit peut être considérée comme étant » à peu près la seule arme mise au service des voyageurs » aériens dans leurs contestations avec les propriétaires » du sol ;

» Qu'il importe, en conséquence, et en attendant une » modification des textes en vigueur, que tous ceux qui » s'intéressent à la locomotion dans l'espace, contribuent, » chacun dans sa sphère, et dans la limite des moyens

» d'action dont il dispose, à propager et à vulgariser la » conception de l'abus de droit et de la limitation nécessaire » que l'exercice du droit de propriété doit recevoir, lors- » qu'il se heurte à d'autres droits consacrés, ou même » simplement au principe supérieur de la liberté indivi- » duelle ;

» Considérant que la prétention des propriétaires du » sol, de s'opposer à la libre circulation dans les régions » atmosphériques, qu'ils n'utilisent pas personnellement, » ne pouvant se baser sur aucun intérêt, ne saurait faire » l'objet d'une action et constituerait même une atteinte à » la liberté individuelle ; que les obstacles, fils de fer, » ronces artificielles, faux paratonnerres, piques et pointes » dangereuses, ne répondant pas, pour ces propriétaires » mêmes, à une utilité non équivoque, et installés dans le » seul but d'entraver la circulation aérienne, doivent être » considérés comme des manifestations abusives du droit » de propriété, tombant par conséquent sous le coup de » l'article 1382 du Code Civil ; . . . . . .

» Par ces motifs émet l'avis :

» 1° — Que dans l'état actuel de la Législation, la théorie » de l'abus de droit pourrait être d'un grand secours dans » maintes circonstances intéressant la locomotion aérienne, » si la jurisprudence voulait bien s'orienter définitive- » ment dans le sens d'une judicieuse application de la » maxime *Malitiis non est indulgendum ;*

» 2° — Que dans l'avenir une refonte de la législation » s'impose, non seulement en ce qui concerne la circu- » lation aérienne, mais même en ce qui concerne la » faculté d'atterrissage et de circulation terrienne, en vue » du lancement des véhicules aériens ;

» 3° — Qu'en ce qui concerne le cas particulier du » « Clément-Bayard II », les principes sainement appli- » qués conduisent à décider qu'il y a abus de droit dans

» le fait des installations susmentionnées, mais qu'en » présence des flottements de la jurisprudence, il con- » vient de ne pas influencer les parties intéressées en ce » qui touche la ligne de conduite qu'elles croiront devoir » adopter. » (1)

Cependant, s'il convient d'empêcher les propriétaires de commettre des abus de droit, il ne faut cependant pas exagérer et donner tous les droits à l'aviateur. Il est des cas où, certes, les propriétaires voisins ont bien le droit de se plaindre, et de demander des compensations. C'est ainsi que, au mois de mars dernier, plusieurs propriétaires de terrains sis à proximité de l'Ecole d'Aviation de Buc, notifièrent par exploit à la Société Farman d'avoir à cesser les vols au-dessus de leurs terres, en l'usage desquelles ils étaient fortement troublés. Ces propriétaires ont, d'ailleurs, adressé au président du Tribunal civil de la Seine, une requête pour se voir rendre justice. Ils avaient auparavant fait constater la presque incessante circulation à faible hauteur des aéroplanes au-dessus de leurs propriétés. Voici d'ailleurs plusieurs passages de cette requête, très explicite et très bien faite :

« *A Monsieur le Président du Tribunal civil de la Seine.*

» Messieurs..... ont l'honneur de vous exposer que la Société Farman..... a créé dans cet établissement une Ecole d'Aviation où elle vend des appareils et en apprend le maniement aux acquéreurs. ... où depuis un certain temps elle donne à qui le veut, moyennant 200 francs par dix minutes, les émotions d'une promenade en aéroplane ; qu'on est donc en droit de dire qu'il a été créé et développé à cet endroit une très fructueuse industrie..... ;

(1) Voyez le texte de cette protestation reproduit *in extenso* dans R. I. A., 1910, p. 195.

que M. Farman ne se contente pas de faire évoluer ses appareils dans les terrains par lui loués, mais que quotidiennement ses appareils évoluent à toute heure du jour, et cela depuis des mois, à une très faible hauteur au-dessus des propriétés voisines, et notamment de celles des exposants. Que la circulation presque incessante des Aéroplanes, qui tournent en cercle au-dessus de leurs propriétés, trouble profondément la jouissance des exposants ; que par leur présence seule et le bruit des appareils qui évoluent ainsi qu'il vient d'être dit à une faible distance du sol, quelquefois à moins de cinq mètres, quand, même, ils ne roulent pas à terre, ils effraient les animaux domestiques tels que chevaux, moutons, vaches et bœufs, et rendent impossible l'exercice du droit de chasse par suite de la disparition du gibier qui s'est effrayé et dispersé..... ; qu'en outre le public qui afflue les jours de fête pénètre dans les propriétés. Qu'en évoluant et en circulant d'une façon continue au-dessus de ses voisins, M. Farman commet une violation des droits de propriété des exposants, violation qui doit être sévèrement réprimée ; que jamais les exposants n'ont eu l'idée de mettre entrave au passage accidentel d'Aviateurs passant, à une hauteur convenable, au-dessus de leurs propriétés, pour aller d'un endroit à un autre. Que bien plus, lors des débuts personnels de M. Farman, ils ont tout fait pour lui être agréable, mais qu'aujourd'hui, en se livrant sans souci du préjudice qu'il cause à ses voisins, à une véritable exploitation industrielle telle qu'il l'exerce, la Société Farman ne fait pas un usage normal de son droit ; que ses voisins sont fondés à se plaindre d'inconvénients anormaux et abusifs, qui ne sont pas ceux inséparables d'un voisinage ; que les exposants sont donc en droit de demander ici la réparation du préjudice causé et les mesures nécessaires pour faire cesser les abus commis .... »

— Il est à présumer que le tribunal ne pourra faire

autrement que de donner une compensation à ces propriétaires. Et, en somme, il est assez juste de souhaiter voir les Ecoles d'Aviation installées dans des espaces où elles ne gêneront personne, dans les camps par exemple, ou alors qu'elles louent suffisamment de terrains pour ne pas craindre des relations de voisinage du genre de celles de la Société Farman avec les cultivateurs de Buc. On éviterait des réclamations du genre de celle-ci, et on mettrait les aviateurs eux-mêmes à leur aise ; ils auraient aussi moins à craindre de causer des accidents à des tiers. Mais dans le cas particulier il y a autre chose. La Société Farman a des droits acquis, des baux passés, des installations faites, et si les propriétaires voisins parviennent indirectement à l'empêcher de continuer l'exercice de sa profession, ils lui portent un préjudice assez considérable et qui devra lui aussi être apprécié.

Cette question des rapports du propriétaire du sol avec ceux qui utilisent l'atmosphère, apparaît en somme comme assez complexe, et comme nécessitant une réglementation minutieuse. Elle lui sera donnée sous peu, espérons-le.

— A cette question s'en rattache une autre qui, pour n'avoir pas encore au point de vue pratique une grande importance, est cependant très intéressante au point de vue théorique.

C'est celle de savoir si une Société de transport de personnes ou de marchandises, par la voie des airs, a besoin pour se fonder d'une concession de la part de l'Etat. Nous ne le pensons pas. Quoique l'air soit libre, les propriétaires du sol ont cependant des droits qui ne sauraient être méconnus, avons-nous dit déjà, par une circulation aérienne normale et policée : pourquoi alors faire intervenir l'Etat dans la question ? Il n'y en aurait, ou du moins nous n'en voyons pour l'heure qu'une raison, celle d'assurer la bonne marche et la régularité du Service de trans-

ports, en lui donnant au besoin un monopole. Mais le monopole ou la concession c'est tout un, et il est à supposer que l'Etat ne l'accordera pas gratuitement.

Les propriétaires du sol auront-ils alors le droit de réclamer à l'Etat leur part de ce prix, représentant la partie de leur droit de propriété utilisée à son propre profit par l'Etat ? malheureusement pour eux, non, puisque nous avons bien spécifié que l'usage normal de l'atmosphère par des appareils, qu'ils appartiennent à des particuliers ou à une Société à monopole, ne saurait troubler le droit du propriétaire de jouir de son fonds. Cela n'ira évidemment pas sans discussion et certains parlent même, si cela se produisait, de se syndiquer pour obtenir des indemnités d'expropriation ! Ils vont trop loin à notre sens, et nous craignons fort pour eux, qu'en fait d'indemnités, ils n'obtiennent que les indemnités d'expropriation des terrains dont la Société de transport aura besoin pour ses départs et atterrissages (1).

CHAPITRE XII.

Du Jet, des Avaries, des Epaves.

Le Code de commerce français (2) fournit, pour la solution des deux questions connexes du Jet et des Avaries de précieux enseignements. Ce Code ne se place naturelle-

(1) Voyez sur ce sujet, Meili : *La Navigation aérienne selon le droit privé et le droit des Gens.* Clunet 1909., p. 78. — Voyez également J. Laurentie : *Le Domaine aérien.* Journal *La Loi*, du 2 mai 1907.

(2) *C. Com. français.* Livre II. Titres 12 et 13.

ment qu'au point de vue de la navigation maritime ; mais, étant donnée l'analogie incontestable existant entre celle-ci et la navigation aérienne, il est à présumer que les règles reçues pour la première, pourront souvent s'appliquer à la seconde, dans les conditions que nous allons préciser. Nous disons « souvent » car, s'il existe des ressemblances certaines entre les exigences des deux navigations, elles ne sauraient cependant être considérées comme identiques. Le navire vogue toujours sur la mer, le ballon au contraire circulera surtout au-dessus des continents. Du moins, dans l'état actuel de la science aérotique, les essais de longues traversées en dirigeables au-dessus des mers sont-ils restés infructueux ; demain, peut-être, il en sera autrement. Nous ne saurions du reste traiter ces questions qu'en nous plaçant à un point de vue très général et, s'il nous est permis de formuler des vœux et de proposer des solutions, nous ne pouvons entrer dans des détails qui risqueraient fort de devenir, l'un par un côté, l'autre par un autre, contraires aux contingences pratiques, lesquelles, en cette matière toute nouvelle, se modifient sans cesse. Rappelons, qu'ici encore, nous avons à concilier les intérêts en présence ; celui de la navigation aérienne, à laquelle nous avons acordé une liberté aussi grande que possible, et celui de l'Etat et de ses ressortissants, très légitimement fondés à faire respecter leurs droits à l'existence et à la tranquillité.

— Il y a jet, lorsque, volontairement, le capitaine, obéissant à son devoir professionnel, précipite par-dessus bord une partie du chargement ou même des organes non essentiels de l'appareil qu'il commande. Au contraire il y a avarie, lorsqu'il se produit à bord un accident ayant, comme conséquence, la chute sur le sol d'un objet quelconque ou d'une partie de l'aéronef.

§ 1er. — Du Jet et de la Responsabilité en résultant.

D'après la définition même que nous avons donné du jet, il résulte d'un acte volontaire du capitaine de l'aréonef. Ce geste doit-il être toléré et, si oui, dans quelles conditions ? Tout d'abord observons que, dans la plupart des cas, cet acte soi-disant volontaire sera accompli pour éviter un danger menaçant. On ne saurait alors nier l'existence d'une certaine contrainte, dont il y aura lieu de tenir compte pour la fixation des indemnités possibles. Mettons de côté le jet des matières pulvérulentes, du sable, ordinairement, qui sont emportées par les ballons et leur sont absolument aussi nécessaires, pour effectuer un voyage, que le charbon l'est à un vapeur. Le jet de ces matières ne peut être défendu, n'offrant aucun danger pour les gens et les objets à la surface du sol.

Il doit en être autrement lorsqu'il s'agit de matières dures ou même simplement malpropres. Le Code Pénal, article 475, § 8, punit d'une amende « ceux qui auraient jeté des pierres ou autres corps durs ou des immondices contre les maisons, édifices et clôtures d'autrui, ou dans les jardins et enclos, et ceux aussi qui auraient volontairement jeté des corps durs ou des immondices sur quelqu'un ».

Il y a donc deux conditions pour qu'il y ait lieu à répression. D'abord qu'il s'agisse de corps durs ou salissants, et qu'ensuite le jet ait eu lieu involontairement ; cette dernière condition est du reste commune à tous les délits, sauf exceptions prévues par la loi. Si d'ailleurs le jet n'était pas volontaire, il rentrerait dans la catégorie des avaries.

Il n'y a aucune raison pour que le jet ne soit pas soumis à cet article 475 du Code Pénal. Il serait inadmis-

sible qu'un aéronaute put se débarrasser de tous objets, librement, sans s'être au préalable assuré qu'il ne nuira à personne. La responsabilité des conséquences d'un jet volontaire doit donc lui incomber pleine et entière.

Qu'on ne vienne pas dire que nous apportons ainsi un obstacle fort gênant à la Navigation aérienne? Non ; car, de deux choses l'une : ou bien le jet n'était pas impérieusement nécessaire, et alors l'Aéronaute a commis une faute suffisante pour que sa responsabilité soit complète ; ou bien il y avait un cas de force majeure et alors il devient de toute nécessité, dans l'intérêt de la nouvelle locomotion de considérer, au point de vue pénal, la responsabilité de l'Aéronaute comme extrêmement atténuée ; dans bien des cas même il faudra la supprimer entièrement. Une législation trop sévère sur ce point rendrait toute navigation aérienne impossible.

Il est donc hors de doute que le jet puisse devenir à un moment donné une nécessité ; il est impossible par conséquent de le prohiber de façon absolue.

— Un Aérostat peut se trouver dans différentes situations. D'abord, il peut voler au-dessus de la pleine mer. Dans ce cas, il est impossible de faire la moindre objection : le pilote peut jeter tout ce qu'il veut en mer, sans qu'il puisse nuire à quiconque. Ici il y a lieu d'assimiler entièrement l'appareil aérien au navire et d'appliquer l'article 410 du Code de Commerce français, avec une simple modification de rédaction pour mentionner la pleine mer, et en observant que l'expression « principaux de l'équipage » est trop large, étant donné le peu de monde qui est sur l'Aéroplane ou le Dirigeable. Il faudrait la remplacer par le mot de « pilote » celui-ci étant en même temps et le plus souvent le propre commandant de l'appareil.

Si au contraire l'Aéronef circule au-dessus du continent, d'une ville, ou de navires en mer, le jet de matières autres que le lest ne saurait être autorisé en principe. Mais

il est certain que ce serait trop demander au capitaine d'un Aéronef, de se conformer à cette défense, si, par ailleurs, il peut être matériellement sûr de ne nuire à personne : par exemple s'il se trouve suffisamment près de terre, pour savoir où tomberont les objets précipités.

A *fortiori*, doit-il y avoir une tolérance encore plus grande au cas de force majeure ou simplement d'ignorance de sa position par l'Aéronef. Celui-ci peut être le jouet des vents et de la tempête ; il peut aussi se trouver perdu dans le brouillard ; il serait inhumain d'obliger les Aéronautes à périr pour respecter une pareille défense. Et leur ballon en touchant violemment sur le sol ne deviendra-t-il pas autant et plus dangereux que ne l'auraient été les quelques poids lourds jetés par dessus bord ? Souhaitons donc que les juges appelés à solutionner de pareils cas, sachent tenir un large compte de ces considérations. D'autre part, il faut tenir compte aussi de l'idée universellement admise que « la responsabilité pénale suppose la raison et la liberté ; l'homme qui mérite d'être chatié est celui qui a su pleinement ce qu'il faisait..... » (1).

Si, comme nous venons de le voir, la responsabilité pénale de l'Aéronaute peut se trouver grandement atténuée, doit-il en être de même de sa responsabilité civile ? Il y a un lien certain entre les deux questions, en ce sens que l'on est porté tout naturellement à accorder à la victime d'un accident de plus fortes indemnités et dommages-intérêts, lorsque l'auteur de cet accident s'est rendu coupable d'une infraction aux lois et règlements. Au contraire, lorsque c'est la victime elle-même qui, par son imprudence patente, a semblé chercher elle même l'accident, on tendra à réduire les dommages-intérêts, la responsabilité étant partagée.

Mais, qu'il n'y ait pas de responsabilité pénale, cela ne

---

(1) Planiol. *Traité de Droit Civil*. Tome 2, page 291.

prouve point qu'il ne doive pas y avoir de responsabilité civile. Le principe traditionnel de l'imputabilité morale, en vertu duquel la responsabilité civile est intimement liée, tout comme la responsabilité pénale, à l'idée d'intelligence et de conscience de son acte de la part du coupable, est fortement combattu aujourd'hui par de nombreux auteurs. Ils substituent, à cette idée d'imputabilité morale, celle d'un simple rapport de causalité entre le fait et le dommage, comme base de la responsabilité civile. C'est-à-dire qu'ils considèrent la question en dehors même de toute idée de faute. Sans aller peut être aussi loin, M. Planiol estime qu'on pourrait admettre au moins dans une certaine mesure la responsabilité pécuniaire de personnes moralement irresponsables. Car, dit-il, la condamnation pécuniaire prononcée contre elles, est simplement fondée sur la nécessité d'indemniser une personne qui a souffert un dommage injuste. Cette nécessité est la même dans tous les cas, qu'il y ait ou non responsabilité morale.

§ 2. — Des Avaries.

— Nous avons donné déjà une définition des avaries, qui, pour ne pas correspondre à celle du Code de Commerce français, n'en est pas moins, croyons-nous, la seule qui puisse servir dans le domaine de la locomotion aérienne. La question qui se pose ici, est réduite à une très simple expression L'avarie étant une chute involontaire d'un objet transporté par l'appareil aérien, ou d'une parcelle de celui-ci, on ne saurait, comme pour le jet, poser la question de sa licéité. Mais si, un accident étant survenu, on ne peut que se borner à en constater les effets et à en réparer les dommages, on peut cependant chercher à le prévoir, et prendre toutes mesures propres à en éviter le retour. Ces moyens préventifs doivent faire l'objet de disposi-

tions spéciales, dans la Réglementation de la Circulation, par les autorités compétentes (1).

Il ne nous reste qu'un mot à dire pour en avoir terminé avec ce sujet. La responsabilité de l'Aéronaute est-elle engagée en cas d'avarie comme nous avons décidé qu'elle le serait en cas de jet? Nous avons d'avance résolu la question, par l'observation que nous avons présentée plus haut. Nous avons, en effet, reconnu que, indépendamment de toute idée de faute, la réparation du dommage causé à autrui s'imposait comme une nécessité au cas de jet. Nous devons faire de même ici, puisque, par définition même, l'avarie est la chute accidentelle d'un objet détaché de l'appareil aérien. Nous avons à cet égard à présenter la même observation au sujet de la responsabilité pénale que de la responsabilité civile, et dire, comme pour le jet accompli sous la contrainte d'un cas de force majeure, que la responsabilité pénale doit être très atténuée, et même, dans le cas qui nous occupe, entièrement supprimée. En un cas cependant, la responsabilité pénale doit subsister : celui où il peut être prouvé que l'accident est survenu par suite de la négligence du pilote (par exemple non vérification de l'appareil avant le départ) ou par sa faute professionnelle inexcusable.

Mais, dans tous les cas, nous devons conserver pleine et entière la responsabilité civile, et ceci dans l'intérêt même de la Locomotion aérienne, quoique cela semble paradoxal. Il y en a deux raisons. La première est d'éliminer le plus possible, par la crainte justement de cette responsabilité, les individus qui, ayant obtenu trop facilement un brevet de pilote et quoique se sentant eux-mêmes d'une incapacité notoire, n'hésiteraient cependant pas à s'élancer dans les airs et à risquer la vie des autres en même temps que la leur. Le second motif est le désir de

(1) V. les chapitres 2 et 3 de cette étude, Livre II. *Réglementation de la Circulation aérienne.*

ne pas indisposer beaucoup de gens sérieux, qui pensent que le dommage causé à son prochain doit toujours être réparé, et qui trouveraient trop injuste qu'il soit possible de faillir à ce principe de Droit Naturel.

§ 3. — Des Epaves (1).

L'épave, dans le sens le plus général, est un objet, marchandises, bâtiment ou partie de bâtiment, provenant soit d'un jet, soit d'un accident. En principe cependant, même en cas de jet, il ne nous semble guère possible d'admettre qu'il y a abandon volontaire, puisqu'il y a cas de force majeure. L'épave n'est donc pas, à proprement parler, une chose abandonnée, et doit être rendue à son véritable propriétaire. Mais, comme ce propriétaire sait forcément que l'objet en perdition a été découvert, grâce à la publicité faite autour d'un tel événement, il semble aussi très naturel de diminuer, au profit de l'inventeur de la chose, le délai de prescription ordinaire de l'article 2279 du Code Civil, et de mettre en vente l'épave pour récompenser cet inventeur et rembourser à qui de droit les frais de conservation. Ecartons immédiatement le cas de sauvetage d'un appareil par son propre équipage : cela ne paraît pas devoir entraîner l'attribution d'une prime. Malgré tous les dangers courus, qui ont été même plus grands peut-être pour cet équipage lui-même, que pour des sauveteurs venus de l'extérieur, il y aurait dans une pareille façon de procéder un encouragement au mal plutôt qu'au bien. C'est une règle par conséquent très morale.

Les épaves provenant de ballons, doivent nécessiter une réglementation spéciale, car elles peuvent être envisagées comme des épaves soit terrestres, soit maritimes, selon les cas. A défaut de lois spéciales sur les épaves terres-

(1) Voyez à ce sujet une note : *le Droit d'Epaves et les Ballons*, R. I. A. 1911, p. 100.

tres, on pourrait être tenté de les attribuer à l'Etat, par application des articles 539 et 713 du Code Civil, sur les biens vacants et sans maîtres. Cependant on reconnaît plus généralement à l'inventeur seul, le droit de se les approprier, sauf à être soumis pendant trois ans à l'action en revendication du propriétaire, d'après l'article 2279 du Code Civil. L'inventeur doit déposer l'objet au greffe du tribunal civil : il lui est restitué au bout de trois ans si personne ne l'a réclamé pendant ce délai. Si l'inventeur n'effectue pas le dépôt, les peines de vol sont encourues (1).

Quant à la matière des épaves maritimes, elle est toujours régie par une Ordonnance de 1681, modifiée et complétée depuis par divers règlements. Les objets provenant de jet à la mer ou de naufrage sont partagés entre le sauveteur et l'Etat, dans la proportion d'un tiers pour le premier et des deux tiers pour le second. Quant aux épaves trouvées sur le rivage, elles sont attribuées au fisc après un an et un jour, et l'inventeur ne peut réclamer qu'une prime de découverte. De même que pour les épaves terrestres, l'inventeur doit faire déclaration de sa découverte près de l'autorité compétente, c'est-à-dire au commissariat de l'inscription maritime, sous peine également de poursuites correctionnelles.

Cette réglementation ne peut s'appliquer sans quelques modifications aux épaves aériennes. Les dispositions à prendre concernant celles-ci doivent plutôt, à notre avis, être l'objet d'une réglementation spéciale de la part des autorités de chaque pays, sans qu'il soit besoin pour cela d'une entente internationale. Ne seront réglés ainsi que les points principaux du sujet, telle par exemple la prime

(1) Certaines épaves sont cependant attribuées à l'Etat ; ainsi les objets abandonnés à la douane : Décret des 6-22 août 1791 ; ceux déposés dans les greffes et les prisons : Loi du 11 germinal an IV ; ceux abandonnés dans les lazarets : Loi du 3 mars 1822 ; enfin les épaves postales : Loi du 15 mai 1855.

maximum qui peut être attribuée à un ou à plusieurs dans un même sauvetage ou dans la découverte d'une même épave.

Quels sont alors les moyens pour retrouver les propriétaires d'une épave ? évidemment une certaine publicité. L'inventeur devra donc, sous peine de n'avoir droit à aucune prime pour sa découverte, sans parler de l'amende qui pourra même lui être infligée, la faire connaître immédiatement aux autorités en individualisant le mieux possible les objets trouvés ; il déclarera leur nombre, leur importance, leur forme et surtout le lieu où ils se trouvent. La réglementation administrative de chaque pays indiquera à quelles autorités l'inventeur doit s'adresser. Ceci a peu d'importance d'ailleurs, l'essentiel étant que l'épave soit connue, afin qu'elle puisse être protégée à temps contre les détériorations ou un vol possible. De deux personnes se déclarant inventeur d'un même objet, sera préféré et touchera la prime, celui qui aura le premier satisfait à l'obligation de la déclaration. Mais, pour cette déclaration, un délai maximum ne peut guère être fixé à raison de la difficulté d'apprécier, en fait, la diligence des déclarants. L'autorité prévenue doit alors prendre la responsabilité de l'épave, la faire garder avec toutes mesures de conservation utiles.

Si l'épave est réclamée par son propriétaire, avant le délai passé lequel elle doit être vendue, les frais exposés par l'autorité locale devront lui être remboursés en même temps que sera perçue la prime de découverte. Si l'épave vient à être vendue aux enchères publiques, les frais faits pour la conservation de la chose devront être remboursés les premiers sur le prix de le vente. Le reste sera consacré au paiement de la prime de découverte, et le surplus à l'Etat.

L'autorité devant avoir la plus grande liberté dans la recherche du propriétaire, il n'y a pas lieu de prévoir, dans une convention internationale, la forme et le genre des

mesures de publicité : il suffira de déclarer qu'elles devront être prises sans retard. Par conséquent, le point de départ du délai pour la vente peut être le jour de la découverte de l'épave, ce jour devant être fort peu distant du commencement de la publicité. On a proposé aussi de faire commencer ce délai au jour de la déclaration de l'inventeur à l'autorité compétente. Ce jour aurait évidemment le grand avantage d'être constaté officiellement, car l'inventeur demanderait certainement un récépissé de sa déclaration ; le double en serait alors conservé par l'administration.

Nous avons vu qu'en cas de sauvetage en mer, le tiers de la valeur des objets sauvés est attribué au sauveteur, et les deux autres tiers à l'Etat. Au contraire les épaves simplement découvertes et ramassées sur les rivages de la mer, ne donnent lieu qu'à une prime de découverte pour l'inventeur ; le légitime propriétaire ayant un an pour réclamer, passé ce délai les objets sont vendus aux enchères publiques.

Les épaves aériennes doivent, pensons-nous, être plutôt assimilées à ces dernières. Il ne peut être question qu'exceptionnellement du sauvetage d'un ballon ; la bonne volonté des personnes accourues au secours d'un appareil aérien ne peuvent guère avoir d'influence sur la façon plus ou moins heureuse dont il atterrira. Par conséquent, si le ballon est encore monté par ses aéronautes, il ne peut être question de sauvetage, mais seulement de secours humanitaires portés après coup ; aucune indemnité ne peut donc être légalement dûe, sauf dans le cas suivant.

Si par hasard, et il est à prévoir, comme nous l'avons dit, que le cas ne se produira que très rarement, l'intervention de tierces personnes a eu pour effet de sauver l'appareil d'un péril imminent, il peut y avoir lieu à l'attribution d'une prime à ces sauveteurs, en compensation du service rendu : cela paraît fort juste. La difficulté est justement ici de fixer la hauteur de cette prime ? Il semble-

rait logique qu'elle fut fixée d'après les circonstances de plus ou moins grandes difficultés, et les risques de dangers courus pendant le sauvetage. Par conséquent, toute fixation d'un taux *a priori* est impossible ; il y a là une question de fait qui ne peut être résolue qu'après l'examen de chaque cas particulier. Tout ce qu'il est possible de faire, c'est de déclarer qu'en pareil cas la prime de sauvetage ne pourra jamais être inférieure à la prime de découverte.

De telles primes sont naturellement payables immédiatement ; on devra alors reconnaître aux sauveteurs, afin de leur en assurer le paiement en tout état de cause, un droit d'hypothèque sur les objets par eux sauvés, hypothèque d'un genre spécial, puisque, par un côté, elle différerait totalement de la définition qu'en donne l'article 2114 du Code Civil.

Le sauvetage devra aussi avoir eu lieu dans des conditions normales, c'est-à-dire que les sauveteurs ne devront pas, soit s'être imposés à un appareil qui n'en avait nul besoin, soit avoir désobéi aux ordres formels que leur aurait donné le pilote de cet appareil. — Si l'Aéronef est vide de pilotes et de passagers il est une simple épave que le ou les inventeurs se borneront à découvrir à terre. A ce cas, il faut assimiler la découverte d'une partie d'Aéronef provenant de jet ou d'avarie. Pour avoir droit à la prime de découverte l'inventeur devra procéder comme nous l'avons indiqué tout à l'heure, c'est-à-dire se conformer à l'obligation de la déclaration.

Le Comité juridique international de l'Aviation, dans sa séance du 7 mai 1911, a adopté en principe les articles suivants, sur le sujet qui nous occupe :

Article 1[er]. — Celui qui trouve tout ou partie d'un Aéronef, désemparé et abandonné, doit en faire, dans le délai de 24 heures, la déclaration, sous peine d'amende, à l'Autorité compétente de la localité la plus voisine.

Art. 2me. — L'Autorité compétente, dûment avisée, fait procéder sans retard à l'enlèvement de l'épave, qui demeurera provisoirement sous sa garde. Elle prend d'urgence les mesures nécessaires pour assurer la conservation de l'épave et la découverte du propriétaire.

Art. 3me. — Le propriétaire de l'épave aérienne peut la réclamer, auprès de l'Autorité qui en a la garde, dans le délai d'un an, du jour de la déclaration prévue à l'article précédent.

Art. 4me. — Si l'épave est réclamée dans ce délai, elle doit être immédiatement restituée par l'Autorité qui en a la garde, sous la double condition du paiement préalable des frais exposés et d'une prime de découverte de 10 °/₀, calculée sur la valeur de l'épave au jour de la restitution, déduction faite des frais de conservation, à raison de 5 °/₀ pour la commune et de 5 °/₀ pour l'inventeur.

Art. 5me. — Si l'épave n'est pas réclamée dans ce délai, elle sera vendue aux enchères dans les trois mois, et le prix en sera affecté d'abord au remboursement des frais exposés, puis au paiement de la prime de découverte, et pour l'excédent à l'Etat.

Art. 6me. — Celui qui découvre tout ou partie d'un Aéronef abandonné sur un territoire désertique devra en faire la déclaration à l'Autorité du premier poste où il s'arrêtera.

— Nous y ajouterons un septième article ainsi conçu :

Art. 7me. — En cas de sauvetage fait pendant un péril imminent, les sauveteurs, à la condition qu'ils n'aient pas désobéi au commandant de l'Appareil au cours du sauvetage, et qu'ils ne se soient pas imposés, alors que l'on n'avait nul besoin d'eux, auront droit à une prime qui, en aucun cas, ne pourra être inférieure dans son ensemble à la prime de découverte des épaves ordinaires.

CHAPITRE XIII.

Des Douanes Aériennes.

Dans un Etat la question douanière est des plus importantes au point de vue fiscal. Aussi ne peut-on faire autrement que de se demander si la nouvelle locomotion va apporter une perturbation sérieuse dans le fonctionnement de cet important rouage.

La question des octrois intérieurs est moins importante à ce point de vue. La raison en est qu'il ne serait guère possible de faire de la fraude intérieure avec des Ballons ou des Aéroplanes sans que les allées et venues de ces appareils n'attirent rapidement l'attention des fonctionnaires chargés de ce service.

Il en est autrement pour les objets de contrebande ; les marchandises à monopole telles que le tabac, la poudre, les allumettes, ainsi que les objets frappés de droits importants comme la bijouterie, les dentelles, l'alcool, ont une valeur relativement élevée sous un faible volume et avec un poids minime. L'appât du lucre est puissant, et certes, nous verrons sous peu s'organiser des voyages aériens dans le but de faire la contrebande. Lorsque les automobiles ont commencé à devenir pratiques, la fraude au moyen de ces voitures a été certainement considérable ; mais ce moyen s'est usé assez vite, et il est à présumer qu'il en sera de même avec les appareils aériens. Dernièrement, cependant, on voyait encore une voiture automobile blindée franchir à toute vitesse les postes de douane entre la Belgique et la France ; à la troisième tentative elle dut s'arrêter devant un barrage soigneusement composé : on en retira quinze cents kilogrammes de tabac !

Il n'y a pas que les marchandises diverses qui sont susceptibles de droits de douane : les appareils eux-mêmes, Ballons et Aéroplanes, doivent acquitter des droits s'ils sont destinés à rester dans le pays. On procède ainsi pour les automobiles, pour lesquels il est ordinairement perçu un droit proportionnel, soit à la valeur, soit au poids. Ce système est également appliqué chez nous aux appareils aériens. Une mesure de bienveillance exceptionnelle a cependant été prise à l'égard des appareils venant en France pour un concours ; ils bénéficient de l'admission temporaire sans aucune consignation de droits pendant trois mois. Cette mesure est naturellement d'application restreinte, comme exorbitante du droit commun.

— Nous aurons deux questions à envisager : d'abord celle des Aérostats ne transportant pas de marchandises ; ensuite celle des appareils transportant des objets sujets aux droits de douane.

1° — Pour les Aérostats circulant sans marchandises, il peut y avoir lieu à perception des droits de douane applicables aux appareils destinés à rester dans le pays : ainsi des appareils achetés à l'étranger par un national pour son usage personnel. Il est naturel que le corps de ces appareils paye un droit de douane compensateur, afin d'assurer la protection de l'industrie locale. Ainsi en Belgique les Aérostats étrangers sont assimilés aux automobiles et payent comme eux un droit de 12 °/₀ ainsi que les mêmes taxes de circulation. Cependant cette situation est appelée à se modifier incessamment. Car en mai 1910 l'Aéro-Club des Flandres avait déjà adressé au Ministère des Finances de Belgique, une demande d'exemption des droits d'entrée et de douane pour les Aéroplanes qui seraient achetés à l'étranger par des Belges ou qui viendraient en Belgique prendre part à des exhibitions ou concours.

Au contraire, si les appareils sont destinés à être réex-

portés dans leur pays d'origine, il ne saurait y avoir lieu à une perception de droits de douane définitifs ; ce régime serait abusif. Et cependant il a été en vigueur chez nous pendant un certain temps. Tout Aérostat étranger atterrissant en France devait payer les droits prévus, lesquels étaient acquis à l'Etat à titre définitif (1).

L'Administration des Douanes, après un nouvel examen de la question (2), a déclaré que, lorsque les appareils devraient être immédiatement réexportés, on se bornerait simplement à exiger la consignation des droits comme cela se fait pour les automobiles et les voitures. Le récépissé individualisera naturellement l'appareil, avec une précision suffisante pour qu'il soit reconnu à sa sortie. Le Service des Contributions indirectes est chargé de faire le nécessaire à l'intérieur lorsque l'Aérostat a traversé les frontières sans s'arrêter.

— Sur l'initiative de l'Aéro-Club de France, une mesure spéciale, dont nous avons déjà dit quelques mots, a même été prise, en faveur des appareils étrangers entrant en France, pour y participer à des meetings et a des concours. Ces appareils pénètreront librement, sans avoir à verser aucuns droits pendant une période de trois mois. La fraude possible sera évitée par le moyen suivant. Seul l'Aéro-Club de France pourra autoriser l'entrée : c'est à sa garantie personnelle que s'adresse l'administration. Aussi devra-t-il d'abord déclarer les noms des concurrents appelés à participer aux épreuves ; et décrire, avec tout le soin possible et sous sa propre responsabilité, de quoi est composé leur matériel, avec poids spécial pour les principaux organes : nacelle, enveloppe pour les ballons ; moteur, châssis, ailes, hélices pour les aéroplanes. Ceci

---

(1) Voyez à titre documentaire le Tarif de ces droits. R. I. A., janvier 1910.

(2) *Annales des Douanes* du 1er décembre 1909, p. 295. Décision administrative du 16 novembre 1909.

montre tout l'intérêt que l'on porte chez nous à l'Aéronautique, et le désir que l'on a d'en favoriser le développement.

2° — L'Aérostat peut aussi transporter des marchandises, et en faire le commerce. Ce cas est le plus délicat. La contrebande est et sera toujours très difficile à éviter avec les appareils aériens, auxquels il est si facile d'éluder la surveillance douanière, surtout depuis que, comme aujourd'hui, ils peuvent circuler à grande hauteur. Aussi, avec l'extension constante de l'aviation, et l'usage très prochain qui paraît devoir en être fait comme moyen de transport, la nécessité de surveiller les voies aériennes se fera certainement sentir, et il n'est pas douteux que, d'ici peu d'années, les grands Etats n'hésiteront pas à faire les dépenses nécessaires pour cela.

En attendant, nous ne voyons guère le moyen d'éviter la fraude ; quoi de si facile que de se débarrasser du haut des airs, aux pieds d'un complice qui vous attend au passage, de toute une cargaison sujette aux droits ? Aussi le seul moyen qui semble actuellement praticable pour faire pièce aux contrebandiers de l'air est le suivant. Il est compliqué, c'est vrai, mais il est sûr. Il faudrait une entente entre tous les Etats pour fixer les règles de la circulation des ballons au delà de leurs frontières respectives, règles identiques qui devraient être respectées partout. Notamment, cette entente déterminerait les conditions de départ et d'atterrissage des ballons et autres appareils aériens.

M. Fauchille, dans son projet de Convention Internationale sur le Régime juridique des Aérostats de 1911, a envisagé la question dans les termes les plus larges et nous pensons avec lui qu'il y aurait tout intérêt, pour les Etats désireux de sauvegarder leurs intérêts financiers de décider :

1° — Que tout Aérostat prenant le départ sans avoir à son bord aucune marchandise le ferait librement. Mais nous pensons quand même que, pour sa tranquillité per-

sonnelle, cet Aérostat aurait tout intérêt à se munir d'un certificat en ce sens, de l'autorité nationale compétente. Il évitera ainsi toute accusation de fraude qui pourrait être portée contre lui ;

2° — Que tout Aérostat emportant avec lui des marchandises devra se munir, par les soins de l'autorité administrative du pays auquel il appartient, s'il prend le départ de ce pays, où du pays ou il se trouve, s'il est à l'étranger, d'un certificat établi au lieu de chargement. Ce certificat, ou manifeste, indiquera la composition de la cargaison, et sera revêtu du visa de l'autorité fiscale du lieu. Cette formalité devenant obligatoire, tout appareil qui ne l'aurait pas remplie serait, de ce seul fait, présumé en fraude et susceptible d'amende.

M. Fauchille propose ensuite que les Ballons transportant des marchandises, soient tenus d'atterrir à des endroits déterminés à l'avance ; nous ne le suivrons pas sur ce point. Il y aurait là une entrave bien inutile à leur endroit. Possédant un manifeste, il est bien plus logique de les laisser atterrir à leur guise et de décider que, lorsqu'ils auront touché terre, ils devront aller déclarer leur présence au préposé des douanes ou à l'agent des contributions indirectes le plus proche. Ce dernier viendra vérifier le contenu du Ballon et percevra les droits s'il y a lieu. Il vérifiera l'identité du Ballon et veillera aussi à l'accomplissement de toutes les formalités fiscales prévues par les lois locales.

Quant au corps de l'Aérostat porteur de marchandises, la façon de procéder sera la même que pour les Aérostats voyageant sans cargaison.

Maintenant, vis-à-vis des autorités douanières de leur pays d'origine, les Aérostats ont à prendre certaines précautions. En effet, le départ est libre, mais la rentrée ne le serait pas, si l'appareil ne pouvait être individualisé de façon certaine. Il y a bien le permis de circulation et le livre de bord qui sont propres à donner à ce sujet tous les

renseignements utiles. Un moyen bien plus simple et plus pratique, consisterait dans le timbrage ou le plombage des appareils et de leurs agrès, soit par la douane, soit par l'Administration des Contributions indirectes. On voit tout de suite l'avantage de cette façon de procéder, pour les appareils destinés à franchir souvent la frontière : un simple coup d'œil suffira à vérifier le bon état des plombs.

Seuls les Aérostats privés devront être assujettis aux diverses formalités douanières : les appareils revêtus du caractère public en sont dispensés par cela même.

On a proposé de remplacer les droits de douane par des taxes spéciales, perçues périodiquement et en une seule fois, pour toute une année par exemple. Ce disant, on ne songe pas aux marchandises, mais simplement au corps même des appareils de transport. Au lieu de percevoir à l'entrée dans un pays A des droits qui seraient, soit remboursables si l'appareil destiné à être aussitôt réexporté, est entré sous le bénéfice de l'admission temporaire, soit acquis à titre définitif, s'il est destiné à rester dans le pays, on procéderait ainsi qu'il suit. Chaque Ballon ou Aéroplane étranger, pénétrant sur le territoire acquitterait une taxe spéciale dite par exemple taxe permanente de circulation, qui lui donnerait le droit de traverser le pays et ses frontières pendant un an, sans autres formalités que celles relatives à sa cargaison. L'Administration pourrait aussi délivrer des permis temporaires pour trois ou six mois, moyennant une taxe proportionnellement réduite. Le grand défaut d'une semblable organisation, si on l'établit, ce sera la difficulté du contrôle. En admettant que l'Administration des douanes timbre de façon spéciale l'appareil qui aura acquitté les droits, cela ne sera pas une marque sutfisamment visible à grande hauteur, et la fraude n'en deviendra que plus facile (1). Aussi préférons-

(1) Des essais d'emploi d'aéroplane pour la fraude douanière ont été faits par l'aviateur Hamilton en présence d'officiers des douanes améri-

nous nous en tenir au système primitivement indiqué, lequel nous semble suffisant, tant que les Etats n'auront pas à leur service des croiseurs aériens en nombre suffisant pour faire respecter, comme il convient, leur législation douanière (1).

CHAPITRE XIV.

De diverses Questions de Responsabilité en Droit Aérien.

La question des responsabilités est, en Droit aérien, aussi complexe et peut-être plus délicate qu'en toute autre matière. Nous n'avons, pour la régler, que des textes qui n'ont pas été faits pour elle, écrits qu'ils ont été à un moment où l'on n'avait même pas le soupçon de ce que serait un jour l'aéronautique.

En droit français la matière de la responsabilité civile est régie par les articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil, et celle de la responsabilité pénale, pour les cas qui nous occupent, comporte deux textes principaux, les articles 319 et 320 du Code pénal, auxquels il convient d'ajouter les §§ 13 de l'article 471 et 8 de l'article 475 du même Code. On conçoit en effet que la responsabilité de l'homme de l'air puisse être engagée par diverses causes, un atterris-

caines et mexicaines, en février 1910. — Trois fois en une heure, l'aviateur a franchi les frontières, porteur de marchandises, qu'il est allé déposer sans encombre aux portes de la ville de Juarez (Mexique), aux endroits qu'il s'était proposés. Il a démontré que les chances d'apercevoir un contrebandier en aéroplane la nuit étaient à peu près nulles.

(1) Voyez sur ce sujet : J. Laurentie, *Le Domaine aérien*, Recueil de Clunet, année 1907, p. 568 et 1004.

sage ou un jet (art. 471, 8° Code pénal), au cours duquel le pilote aurait, soit endommagé l'héritage d'autrui (471 § 13° du Code pénal), soit causé des blessures à un tiers ou commis un homicide par maladresse ou imprudence (319-320, Code pénal)

Nous avons déjà eu l'occasion de parler du jet et de la responsabilité de l'aéronaute à l'égard des tiers. Nous avons reconnu qu'en tout cas sa responsabilité civile était pleine et entière, mais nous avons conclu à son irresponsabilité au point de vue pénal, et à la non-application par conséquent des articles 475 § 8, 319 et 320, Code pénal. On ne peut, à notre avis, pas plus considérer comme rentrant dans les termes, cependant si généraux, de ces articles, le fait d'un aviateur malheureux qui blesse des personnes à terre, que celui d'un maçon qui tuerait un passant en tombant du haut de son échafaudage. Ces articles énumèrent, de la façon la plus générale qui soit, tous les cas de faute possibles, mais parmi ces fautes laquelle sera-t-il possible de reprocher à l'aviateur ? Sera-ce maladresse, inexpérience ?

On a vu l'un de nos meilleurs pilotes s'effondrer en plein milieu d'une tribune sans qu'il lui soit possible d'éviter la catastrophe ! Sera-ce négligence ? Qui pourra le prouver ? Qui trouvera le moyen de découvrir la cause de l'arrêt subit d'un moteur, au milieu des débris d'un appareil réduit en pièces ? En prenant même toutes les précautions que recommande la plus grande prudence, il est matériellement impossible au pilote le plus habile, de prétendre n'avoir jamais d'accident. Aussi reconnaître la responsabilité pénale de l'aviateur, *a priori*, ce serait aboutir en somme à la défense de continuer désormais les triomphales expériences dont ces audacieux chercheurs ne sont point encore suffisamment récompensés. Le texte de l'article 319 du Code pénal envisage, au point de vue répressif, le cas de simple imprudence, et, naturellement, beaucoup considéreront comme une des imprudences prévues par le

Code, le fait même de monter un aéroplane, appareil encore si imparfait que les plus réputés conducteurs ne s'en tirent pas toujours indemnes ; appareils qu'ils ne peuvent diriger et faire atterrir comme ils le désirent, leur volonté étant impuissante, lorsqu'elle a contre elle les forces indomptées des vents. Mais, comme le dit spirituellement, M. Barillet (1), « il faudrait alors appliquer l'article 319, au capitaine qui, ayant rempli tout son devoir, voit, par un inexplicable phénomène, son vaisseau brisé sur les rochers et les passagers jetés à la mer, ou au chirurgien qui, malgré tous ses soins et toute sa science, voit son malade succomber ! Il faudrait alors considérer comme imprudence le fait d'accomplir une traversée ou de tenter une opération nécessaire. »

Les articles 319 et 320 du Code Pénal ne pourraient être appliqués par un tribunal, que dans les cas où une faute serait démontrée contre l'auteur de l'accident, faute provenant, d'après les termes de ces articles, d'une maladresse, imprudence, inattention ou négligence, et nous avons vu que, dans l'état actuel de la science aéronautique, cette preuve était à peu près impossible à faire de façon certaine. Reste un quatrième cas, prévu par l'article 319, celui de l'inobservation des règlements, mais justement il n'en existe pas encore d'applicables à la circulation aérienne (2). Et le genre de satisfaction obtenu, au moyen d'une condamnation pénale contre un pilote, par les victimes d'un accident d'aviation que tous et surtout l'aviateur ont fait l'impossible pour éviter, n'est pas un sentiment à encourager. Les droits des tiers sont bien suffisamment protégés par les articles 1382, 1383, 1384 du Code Civil, qui leur accorde toutes les réparations des

(1) Barillet. *Le Délit d'imprudence et l'Aviation*. R. I. A., 1910, page 71.

(2) Les règlements élaborés jusqu'ici n'ont eu en vue que la circulation dans les Aérodromes et Meetings d'aviation ; on ne saurait leur donner un champ d'application plus vaste.

faits dommageables dont ils sont victimes : bornons nous donc à reconnaître l'application possible de ces articles. Possible, disons-nous, car pour qu'ils entrent en jeu, il faudra que, en l'absence de tout texte spécial, les éléments de la faute soient réunis et prouvés par le réclamant ; c'est-à-dire : 1° — Qu'il y ait un acte illégitime ou abusif d'omission ou de commission ; — 2° Que cet acte soit dommageable ; — 3° Enfin qu'il soit imputable à la personne même dont on met en cause la responsabilité.

Il nous reste à envisager le cas de responsabilité pénale provenant de l'article 471, § 13 du Code Pénal. Cet article punit d'une amende ceux qui seront passés sans droit sur le terrain d'autrui, préparé et ensemencé. La question se pose au point de vue de l'atterrissage des divers appareils volants : nous ne pensons pas que cet article, lui non plus, leur soit applicable. D'abord parcequ'il a été écrit à une époque où l'on n'avait certainement pas envisagé le cas présent, et qu'il faut tenir compte, non seulement de la lettre, mais aussi de l'esprit de la loi. Ensuite il n'est pas matériellement possible à un juge de refuser l'excuse, toujours invocable par le pilote, résultant d'un cas de force majeure dont ce même juge ne pourra ou ne saura apprécier la réalité.

D'ailleurs, on n'en saurait décider autrement avec le système que nous avons admis sur le régime juridique de l'atmosphère. Nous avons reconnu à chacun le droit de libre circulation et son corollaire indispensable, c'est-à-dire le droit d'atterrissage. Que, dans l'exercice de ce droit, il se produise un fait dommageable pour le propriétaire du fonds, nous ne prétendrions pas à la non-application du droit commun. S'il y a dommage pour ce propriétaire, on doit lui donner une action en réparation du préjudice causé, sans que, comme tout à l'heure, il ait à prouver une faute, mais simplement l'existence du dommage et son imputabilité à l'aéronaute, ce qui lui sera des plus facile.

La question de responsabilité civile et pénale se pose aussi pour les accidents survenus à des tiers, sur un aérodrome ou au cours d'un meeting d'aviation, tant vis-à-vis de l'aviateur cause de l'accident, que des organisateurs de la réunion.

Le Tribunal Civil de la Seine (1) a été saisi, l'année dernière, d'une espèce intéressante, dans laquelle ces deux questions sont résolues. Ses attendus sont fort intéressants et montrent bien que le point de vue du droit, auquel s'est placé le tribunal, ne permettait pas, plus que les faits, la condamnation des défendeurs.

L'aviateur Blanck, en tombant sur une des tribunes de l'aérodrome de Port-Aviation à Juvisy, avait occasionné des blessures à diverses personnes. Celles-ci poursuivirent Blanck et le Président du Comité d'organisation, M. de la Gâtinerie, en application des articles 319-320, Code pénal ; elles avaient aussi assigné, comme civilement responsable, la Compagnie d'aviation. Le Tribunal a déclaré que dans l'état actuel du droit, le délit de blessure par imprudence ne pouvait pas être retenu contre l'aviateur qui, dans les conditions précitées, avait causé l'accident ; parce que les demandeurs n'avaient pas suffisamment rapporté, aux termes du droit commun, seul applicable à défaut d'une législation spéciale, la preuve d'une faute lui incombant.

« Attendu, dit-il, que les demandeurs lui reprochent » d'avoir causé l'accident dont ils ont été victimes, par son » défaut de précautions, son inexpérience et sa mala- » dresse ;

» Attendu que Blanck est parti, pour prendre son vol, » du lieu que le Comité d'organisation lui avait fixé, » comme les autres aviateurs, et qu'il n'est pas établi que » l'accident eût pu être évité si le départ eût été effectué » plus loin du public ;

(1) Journal *Le Droit*, du 20 juillet 1910.

» Attendu que son inexpérience n'est pas démontrée ; » que sa maladresse n'apparaît pas non plus de façon » évidente ; que, si certains témoins ont déclaré que le » monoplan allait, dès le début, trop à droite, en se diri- » geant vers le public, et que l'aviateur ne paraissait pas » en être maître, le Tribunal n'a pas les éléments néces- » saires pour dire si cette fausse direction était la consé- » quence de l'inhabilité de l'aviateur ou l'effet du vent et » du remous aérien produits par une cause quelconque, » constatations qu'une expertise serait au surplus, à » l'heure actuelle, impuissante à établir ;

» Attendu que, si l'on peut estimer que les aviateurs, » maniant des appareils très dangereux pour la sécurité » publique devraient subir tous les risques des accidents » causés par eux, c'est au législateur seul qu'il appartient » d'en décider ainsi ; mais que, dans l'état actuel du droit, » le Tribunal ne peut retenir le délit de blessures par » imprudence si la preuve d'une faute ne lui est pas » donnée d'une manière suffisante suivant le droit com- » mun ; »

Envers le Président du Comité d'organisation le Tribunal a déclaré également qu'il ne pouvait être rendu pénalement responsable d'un accident survenu dans l'aérodrome, puisque l'on n'avait pu établir qu'il ait commis une imprudence ou une négligence cause de l'accident.

« Attendu, dit-il, que les demandeurs reprochent à ce » dernier de ne pas avoir pris les précautions nécessaires » pour empêcher l'accident, soit en installant des doubles » barrières et des pylônes, soit en éloignant davantage les » aviateurs du public. Mais, attendu qu'il n'est nullement » démontré au Tribunal que ces mesures eussent obtenu « l'effet désiré.. .. ;

» Qu'il est donc impossible de dire qu'il y a eu défaut » de précautions par cette raison qu'on ne peut déterminer » d'une façon décisive les précautions nécessaires qui » auraient dû être prises ;

» Que le public doit certainement être protégé contre » les sortes d'expériences susceptibles de causer des » catastrophes, mais que l'absence de règlements édictés » après avis des techniciens et de la preuve d'une faute » spéciale à sa charge, le Tribunal ne peut décider que de » la Gâtinerie, qui remplissait les fonctions de président » de la Compagnie d'aviation, a commis une imprudence » ou une négligence en raison d'un accident qu'il n'était » pas en son pouvoir de prévenir..... »

Les prévenus furent renvoyés des fins de la poursuite, et déclarés pénalement et civilement irresponsables. Ce jugement a tranché là, certes, une question d'une haute importance, mais il est à présumer que ses termes ne seront pas le point de départ d'une jurisprudence bien établie en son sens. En droit, le Tribunal a bien jugé, puisqu'il n'avait aucune arme légale, ni preuve de fait, pour condamner. Il a cependant l'air de regretter dans ses attendus, sa propre décision, et de désirer que la loi ne soit pas faite pour l'avenir, dans le sens où il a jugé. Il a peut-être raison. En somme, les personnes blessées n'ont commis aucune imprudence ; nous ne voulons pas dire par là que l'aviateur en ait lui-même commis une. Mais ces gens qui, sans doute, avaient payé leur place pour assister à un spectable nouveau — mais dangereux, pourrait-on dire — ont bien droit à quelque compensation. Il est impossible, dans le cas particulier, de la leur donner ; c'est regrettable d'autant plus que ce refus d'indemnité est basé sur l'impossibilité où ils se trouvent de prouver la faute de l'aviateur, par suite des connaissances très spéciales qu'il leur aurait fallu posséder pour cela. Par conséquent, il serait à désirer que cette obligation de preuve à la charge des demandeurs, si lourde à fournir, soit écartée. Cela ne pourrait nuire ni aux uns ni aux autres. Dans les conditions toutes particulières où nous nous trouvons ici, il existe une lacune dans la loi, qu'il importe de combler au plus vite, en déclarant, comme le

préconisait le Tribunal de la Seine dans les attendus du jugement précité, que les aviateurs supporteraient désormais toutes les conséquences du sport dangereux auquel lls se livrent, ceci au point de vue civil seulement, bien entendu. Les droits des tiers seront ainsi garantis ; les aviateurs pourront, eux aussi, se mettre à l'abri d'une responsabilité quelquefois très lourde en se garantissant par des assurances spéciales des risques courus.

M. Baldwinn (1) est de cet avis et déclare que le navigateur aérien doit être déclaré responsable, en tous les cas, des accidents qu'il a causés, même s'il s'agit d'un cas de force majeure, et sans que la victime soit tenue de fournir la preuve d'une faute à la charge de l'auteur de l'accident. La jurisprudence anglaise est déjà en ce sens pour les accidents d'automobile.

Par conséquent, ainsi que nous l'avons dit déjà en parlant du Jet, on remplacerait ici le principe de Responsabilité basée sur l'imputabilité morale, c'est-à-dire sur une faute par commission ou omission, par un simple rapport de cause à effet entre le fait dommageable et le préjudice causé, suffisant pour faire naître la responsabilité.

La décision du Tribunal dans l'affaire Blanck-La Gâtinerie porte bien que les organisateurs de réunions aéronautiques ne sauraient être rendus pénalement responsables, en l'absence d'une faute prouvée à leur égard. Quelle sorte de faute alors devra-t-on prouver à la charge de ces organisateurs, pour voir naître leur responsabilité pénale ?

Il est déjà un point certain : c'est qu'ils ne sauraient aucunement être comptables des fautes commises par les aviateurs engagés, alors que les termes du règlement ont été respectés, et que le service d'ordre a été convenable-

(1) S. E. Baldwinn. *De la Navigation Aérienne au point de vue juridique anglo-saxon.* « *Journal de Droit International Américain.* » Janvier 1910.

ment assuré. Par conséquent, pour engager la responsabilité desdits organisateurs, le demandeur aurait à prouver soit une infraction au règlement de la réunion, soit un service d'ordre défectueux.

Maintenant, il faut s'entendre sur ces infractions. On ne saurait considérer comme telles que les manquements à une condition prévue pour la sécurité des tiers, et qu'il est dans le pouvoir des organisateurs de faire respecter. Mais si l'un des concurrents, par exemple, au cours de ses vols, commet des fautes et dirige son Appareil sans tenir compte des règlements dont il a cependant connaissance les organisateurs ne sauraient encourir de ce fait aucune responsabilité, car ils n'avaient aucune prise sur le pilote à ce moment. Les pénalités ne seront donc supportées que par le seul pilote fautif. (1)

De même, on ne pourrait reconnaître aucune faute à la charge des organisateurs, lorsque ce n'étaient pas eux qui disposaient de la police du champ d'aviation, et que le service d'ordre était assuré par une Municipalité. Il en est ainsi pour les courses de chevaux et d'automobiles. La Cour de Paris a jugé que la Société des courses d'Auteuil n'était pas responsable d'un accident, survenu par suite de l'insuffisance d'un service d'ordre qui n'était pas à sa disposition : de nombreux spectateurs avaient escaladé le toit d'une baraque de pari mutuel, dont l'effondrement avait blessé plusieurs personnes.

M. Léon Bour, dans un article intitulé : « de la responsabilité des organisateurs d'épreuves en cas d'accident » (2), a examiné tous ces cas. Il décide notamment que si l'accident était le résultat d'un pari contraire aux

---

(1) Voyez, par analogie, des décisions rendues en ce sens pour des courses de chevaux et d'automobiles. Cour de Paris. 14 juin 1883. D. 1884. 2. 106. Tribunal civil de la Seine, 31 juillet 1909, *Revue des Sports*. 1909, p. 192.

(2) R. I A. 1910. p. 213.

règles du bons sens, la responsabilité pénale devrait être appliquée à ceux qui ont provoqué ou accepté un tel pari ; mais en cas de simple imprudence dans la fixation des conditions à remplir pour obtenir un prix fondé dans un but d'encouragement à l'aviation, M. Bour déclare que le fondateur du prix est resté quand même dans les limites permises, puisqu'il n'existe pas de règlement applicable. Et il ajoute que « il serait bien osé en pareille matière de vouloir distinguer l'imprudence, constitutive d'une faute, de l'audace, et même de la témérité dont sont faits les progrès de l'aviation ».

Ces décisions sont logiques ; mais il ne nous est pas possible d'accepter la solution que donne l'auteur à une autre question, celle de savoir si les organisateurs d'un meeting pourront être recherchés à raison d'un accident causé par le mauvais état d'un Appareil admis à concourir : « De même, dit M. Bour, que la manœuvre de la » machine échappe aux organisateurs, de même ils ne » sauraient être rendus responsables de sa construction. » La chose est évidente, s'il s'agissait d'un vice de cons- » truction dont il n'est pas possible à l'organisateur le » plus prudent de se rendre compte, et qui n'est, ni de » près, ni de loin, son fait ; il en doit être de même dans le » cas où il s'agirait d'un simple état défectueux de l'Ap- » pareil, la Société n'étant en aucune façon soumise à » l'obligation de le visiter avant la course. On peut même » ajouter qu'étant donnée la complication et la nouveauté » des Appareils, une semblable visite a d'autant moins de » raison d'être, que la plupart du temps elle serait inopé- » rante. »

Il serait inadmissible, cependant, à notre sens, que les organisateurs d'un meeting d'aviation ne s'assurent pas de la solidité et du bon fonctionnement des Appareils, soit par eux-mêmes, s'ils sont compétents, soit par l'intermédiaire de gens de métier. Une telle négligence aurait, croyons-nous, tous les caractères d'une faute par impru-

dence ; ce serait aussi coupable que de laisser stationner quelqu'un à un endroit dangereux.

Aucun règlement, dira-t-on, ne les y oblige : c'est une raison pour que les gens sensés en réclament, au plus tôt, l'établissement immédiat au Gouvernement, afin que celui ci oblige les Sociétés d'aviation à le respecter. La loi du 2 juin 1891 donne au Ministre de l'Intérieur la police des champs de courses : on peut leur assimiler les champs d'aviation, et exiger que les cahiers de charges rendent obligatoire la vérification des Appareils avant leur utilisation.

— Une dernière question de responsabilité se pose vis-à-vis de l'aéronaute ou de l'aviateur qui emmène des passagers. Doit-il être déclaré responsable de ces personnes qui ont pris place librement à ses côtés ? La même question s'est posée avec les voitures automobiles ; on ne la discute pour ainsi dire plus, maintenant que ces véhicules sont devenus d'un usage des plus courants (1). Il est aujourd'hui bien reconnu par de nombreuses décisions de jurisprudence que le conducteur d'une voiture automobile, disons « ordinaire », est responsable des personnes qu'il emmène avec lui. Et l'on ne distingue même pas si ce conducteur transporte des voyageurs à titre d'amis ou pour rendre service, ou bien s'il le fait moyennant une rémunération. C'est évidemment que, devant les progrès incessants de ce mode de locomotion, on a considéré que les voitures actuelles étaient suffisamment perfectionnées pour avoir un but pratique et que, par conséquent, tout le monde était destiné à les utiliser plus ou moins, suivant ses besoins, dans la vie de tous les jours. Le voyageur locataire d'une automobile a le droit d'être conduit avec prudence, et d'exiger des dommages-intérêts au cas où son conducteur lui aurait occasionné un préjudice.

Un seul cas paraît ne devoir entraîner aucune responsa-

(1) Voyez Imbrecq. *Les Litiges de l'Automobile*. Paris. 1910.

bilité, c'est celui de courses, matchs et paris (1). La personne qui prend place dans une voiture de course sait à quoi elle s'engage. Elle veut connaître les impressions que donnent les grandes vitesses et se confie en somme au conducteur, prenant en quelque sorte l'engagement tacite de ne rien lui réclamer en cas d'accident. Cela paraît des plus logique ; le concurrent, dans une course de vitesse, se soucierait peu d'encourir la responsabilité de l'existence d'un voyageur et, le plus souvent, la certitude d'en être quitte pourra seule l'amener à accepter le passager.

Pareille solution semble devoir être donnée pour le cas où un aéronaute ou un aviateur emmènent avec eux des passagers. L'Aéroplane, le Ballon également, sont encore des instruments notoirement dangereux ; le nombre des accidents en est la preuve. De plus, il y a peu de privilégiés qui aient pu, jusqu'alors, goûter aux charmes de l'Aéroplane. Ceci élève d'autant plus les désirs du néophyte qui, soit snobisme, soit véritable amour du danger, ne s'inquiètera que fort peu de l'insécurité des Appareils, restant tout à sa joie de ressentir des sensations nouvelles, tout en se distinguant du commun.

Dans ces conditions alors, il semble parfaitement logique que cet homme supporte franchement les conséquences de son acte, puisqu'il l'a accompli sans contrainte. — Peut-être sera-t-il nécessaire de tenir un raisonnement moins rigoureux, le jour ou ces appareils, Aéroplanes ou Dirigeables, seront devenus d'un usage à la fois moins privilégié et moins dangereux. En attendant, des causes assez nombreuses d'insuccès arrêtent l'élan de nos braves champions de l'air, sans qu'il soit urgent d'en faire naître de nouvelles, qui, de plus, seraient injustes.

Partout où il y a responsabilité, il y a matière à assurance, sauf pour les amendes et peines de loi dont la garantie est interdite. La responsabilité civile des Aéro-

(1) Tribunal civil de Chambéry, du 11 juillet 1906.

nautes et Aviateurs peut donc être prise à sa charge par une Société d'assurance, au moyen d'un contrat conclu dans les formes ordinaires du contrat d'assurance de responsabilité civile, c'est-à-dire pour une durée de tant, jusqu'à concurrence d'un certain chiffre de garantie, moyennant une certaine prime, nonobstant toutes autres conditions particulières, acceptées des deux parties contractantes.

De tels contrats pourront être souscrits par l'Aéronaute ou l'Aviateur, désireux de s'éviter les difficultés consécutives à un accident corporel ou matériel causé à des tiers. Ils pourront l'être aussi par les Sociétés organisatrices de meetings, dont la responsabilité est assez étendue. A leur charge, il faut noter d'abord les risques courus par les spectateurs, dans les conditions que nous avons nous-même indiquées, puis par les personnes qui assurent le service d'ordre, militaires ou agents de la force publique. Ladite Société est aussi un patron. Elle entreprend une opération commerciale et comme telle est soumise à la loi sur les accidents du travail du 9 avril 1898, étendue aux exploitations commerciales par la loi du 12 avril 1906.

Les deux premiers cas rentrent dans la garantie résultant d'un contrat de responsabilité civile. Ce troisième cas au contraire compose un risque spécial, le risque professionnel dont la loi a déterminé l'application de façon assez stricte. Ce risque professionnel fera l'objet d'un contrat spécial; l'assureur prendra la rémunération de sa garantie, au moyen d'un pourcentage calculé sur le chiffre des salaires payés aux ouvriers et employés. Ce risque a été garanti, selon que le personnel était susceptible ou non de monter sur les appareils, par des primes correspondant au taux de 5 à 20 % du salaire. Ce contrat ne soulève aucune observation particulière.

Les Sociétés organisatrices de meetings ont, avons-nous vu, une grosse responsabilité, et il peut se faire que les

accidents survenant au cours de la réunion soient mis à leur charge.

Il est donc très naturel qu'elles couvrent leur responsabilité civile, et des compagnies françaises ont accepté de le faire moyennant des primes équivalant à peu près au 1/300me de la garantie demandée. Ainsi un des derniers meetings d'aviation a couvert sa responsabilité civile jusqu'à concurrence d'une somme de un million, moyennant une prime de 3,500 francs.

M. Lochet (1) parle également de la garantie de la responsabilité financière des organisateurs des meetings d'aéronautique par une assurance de recettes. La Compagnie assureur s'engagera, par le contrat, à couvrir la différence entre la somme prévue, et celle réellement recueillie comme recettes. En effet, un meeting fort bien préparé dit-il, et qui a coûté fort cher en installations de toutes sortes et en institutions de prix peut très bien, malgré toutes les précautions prises, devenir une fort mauvaise opération financière. Il suffit pour cela que le vent se mette de la partie. Aussi ce genre d'opérations, étant donné tout son imprévu, est-il pratiqué par un nombre restreint de sociétés d'assurances ; il n'y a guère, actuellement, que les Lloyds anglais qui consentent à donner leur garantie. La prime demandée est d'ailleurs fort élevée, et cela se comprend, eu égard aux risques courus ; l'on ne peut plus guère trouver assureur à moins d'une prime de 12 à 15 % du capital garanti, ce qui est énorme.

L'« Union des Sociétés Allemandes d'Assurances contre les Accidents et la Responsabilité », a élaboré des tarifs-conditions pour un genre d'assurance analogue. Elle consent à traiter avec les Sociétés Aéronautiques, et à les garantir contre la responsabilité à raison des dommages corporels ou matériels causés aux tiers, par les sociétaires

(1) Lochet. « Les Assurances et l'Aviation ». R. I. A 1910, p. 252.

durant leurs ascensions. C'est en somme une assurance collective conclue par la Société au bénéfice de ses membres, et qui comprend la responsabilité légale du pilote du ballon et de ses compagnons de voyage ; au contraire, elle ne comprend naturellement pas de garantie vis-à-vis des personnes elles-mêmes qui prennent part à l'ascension. La prime minima demandée est de 60 marks par voyage et pour une garantie maxima de 100,000 marks.

— L'Union des Sociétés Allemandes accepte également la garantie globale des accidents auxquels sont exposés individuellement les membres d'une Société Aéronautique, moyennant une prime proportionnelle au nombre des sociétaires, au chiffre de garantie demandé pour chacun d'eux, et au nombre de voyages effectués.

— L'Aviateur ou l'Aéronaute, s'il peut être la cause de graves accidents aux tierces personnes, peut aussi en devenir la première victime. Il lui est donc aussi permis de songer au cas où un malheur pourrait lui survenir.

L'assurance individuelle du pilote n'est pas un genre d'opération qui doit être très goûté par les Compagnies qui l'ont pratiqué, à en juger par les tarifs qui croissent de jour en jour. Les Compagnies françaises l'acceptent cependant, mais pas toutes. Au début de l'aviation, la prime demandée pour une garantie de 50,000 francs était de 800 francs ; elle est passée aujourd'hui à 2,000 ! Un indice très certain d'ailleurs, que les Compagnies ne tiennent pas à avoir trop de clients aviateurs, c'est qu'elles ne consentent à les garantir que pour des périodes assez courtes, moins d'un an le plus souvent. Or, pour leurs autres opérations, les mêmes Compagnies recherchent les contrats de la plus longue durée possible, et souvent même consentent des prix réduits aux souscripteurs de contrats de dix et douze ans. Les accidents d'aviation ont coûté déjà de 7 à 800,000 francs aux Compagnies ; leur méfiance est donc légitime.

— Nous avons vu, en traitant de la responsabilité des aviateurs emmenant avec eux des passagers, qu'il ne convenait pas de les en déclarer responsables. Néanmoins, cela pourrait avoir lieu, au cas par exemple où l'aviateur aurait commis une faute de conduite tellement lourde, qu'il n'y aurait aucun moyen de l'en excuser, ou encore au cas d'un essai, par un futur acheteur, d'un appareil. Ces risques sont importants, comment les couvrir ? Le moyen le plus simple est d'étendre la garantie offerte par le contrat d'assurance contre les accidents causés aux tiers, à ce genre particulier de tiers que sont les voyageurs transportés. Cette extension de garantie sera consentie moyennant une augmentation de la prime primitivement prévue, augmentation de 40 à 50 °/₀ par exemple. Ceci se fait pour les automobiles ; un seul et même contrat peut garantir, moyennant une majoration de 25 à 30 °/₀ ordinairement, et les accidents causés aux tiers sur la route, et ceux occasionnés aux passagers.

Deux autres branches d'assurance sont encore intéressées par les risques d'aviation. D'abord les Sociétés d'assurance sur la vie humaine, qui, jusqu'ici, se sont encore refusées à couvrir ce supplément de risques (1). Enfin les Compagnies d'assurances contre l'incendie ; dans cette branche il n'y a pas de remarque particulière à faire ; les appareils aériens sont assurables, tout comme les voitures automobiles, mais au repos seulement, moyennant une prime, variant avec la valeur de l'appareil. Ces taux varient de 10 à 12 °/₀ et sont également applicables aux hangars. L'Assurance contre l'incendie en cours de route, n'est pas encore consentie par les Sociétés d'assurance comme pour les automobiles : ce serait en effet un cas d'avarie, qu'au-

(1) Tout au moins lorsqu'il s'agit de personnes devant faire de l'aviation de façon suivie. Les contrats actuellement en cours ne prévoient pas spécialement de déchéance contre l'assuré exécutant un vol par hasard, plutôt à titre de curiosité. Néanmoins il est certain qu'en cas de contestation des arguments sérieux pourraient être invoqués dans les deux sens.

cune Compagnie n'a encore voulu prendre en charge (1). D'ailleurs, à en juger par les primes élevées exigées par les Compagnies d'assurances contre les accidents, pour garantir les dommages matériels survenus à l'automobile assurée, celles nécessaires pour couvrir les risques d'aviation seraient prohibitives. Les Compagnies demandent de 6 à 8 % de la valeur de la voiture, soit une prime annuelle de 6 à 800 francs, pour une voiture de 10,000 francs. Or, les accidents d'Aéroplanes sont plus fréquents et plus coûteux que ceux d'automobiles ; les Compagnies demanderaient au moins une prime triple, soit 18 à 25 %, ce qui, pour un appareil de 20,000 francs représenterait un versement annuel de 3,600 à 5,000 francs ! Ces chiffres se passent de commentaires.

(1) Cependant en décembre 1909, *Le Lloyd* avait consenti à garantir pendant un an, contre tout risque d'avarie, deux Ballons dirigeables *Zeppelin*, destinés à faire un service régulier le long du Rhin. La destruction complète de l'un d'eux en a fait une expérience concluante !

ANNEXE N° 1.

Projet de Convention sur le Régime Juridique des Aérostats en temps de Paix

Par M. Fauchille (1).

Chapitre Ier. — Des Aérostats.

Article premier. — Les Aérostats sont publics ou privés. Les Aérostats publics sont militaires ou civils. Sont considérés comme Aérostats militaires, les Aérostats affectés par l'Etat à un service militaire et placés sous le commandement d'un officier en uniforme, de l'armée de terre ou de mer. Tous Aérostats militaires doivent porter, attaché d'une manière visible à leur enveloppe, le signe distinctif de leur caractère. Sont considérés comme Aérostats publics civils, les Aérostats affectés à un service civil de l'Etat et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire dûment commissionné. Ils porteront d'une manière apparente l'insigne de leur caractère.

Art. 2. — Tout Aérostat doit avoir une nationalité. La nationalité des Aérostats publics est celle de l'Etat au service duquel ils sont affectés. Celle des Aérostats privés est déterminée par celle de leur propriétaire.

Art. 3. — Tout Aérostat doit être immatriculé sur une liste dressée par l'autorité publique de l'Etat dont il dépend, ou du pays où réside son propriétaire. L'immatriculation indiquera le nom et l'espèce de l'Aérostat, le nom et l'adresse de son propriétaire. La

(1) Nous donnons ce Projet de Convention à titre purement documentaire.

législation de chaque Etat fixe les lieux où les immatriculations doivent être faites et l'autorité qui en est chargée. Les différents Etats échangeront entre eux, les listes des Aérostats inscrits.

Art. 4. — Chaque Aérostat doit avoir, rivée à sa nacelle, une plaque d'identité mentionnant le nom et la résidence du propriétaire, le nom du constructeur et le numéro de fabrication.

Il portera, d'autre part, de façon apparente, sur son enveloppe : 1° Une lettre correspondant au pays où il a été inscrit ; — 2° Une lettre correspondant à la circonscription où il a été immatriculé ; — 3° Un chiffre reproduisant le numéro d'inscription sur la liste.

Si un Aérostat n'a pas la nationalité du pays où il a été inscrit, il portera en outre la lettre du pays de sa nationalité.

Le pavillon national indiquera le caractère public des Aérostats. Ce pavillon aura, pour les Aérostats militaires, la forme d'une flamme.

Chapitre II. — **De la Circulation des Aérostats.**

Art. 5. — Pour être admis à circuler, tout Aérostat privé doit avoir un permis de circulation indiquant sa nationalité et les dispositions essentielles de l'appareil. Dans chaque Etat, un règlement intérieur déterminera les conditions auxquelles seront délivrés, après un essai de navigabilité, les permis de circulation aérienne. Le permis délivré dans l'un des Etats contractants, sera valable dans les autres Etats. A toute époque, le service compétent aura le droit de visiter les Aérostats admis à circuler. Le permis de circulation sera retiré aux Aérostats qui ne rempliraient plus les conditions requises pour naviguer.

Art. 6. — Tout pilote d'un Aérostat privé doit être muni d'un certificat délivré, après examen, par une autorité compétente. Il y aura des certificats particuliers pour les Ballons libres, pour les Ballons dirigeables et pour les Appareils d'aviation. Le certificat délivré pour une catégorie d'Aérostats, ne peut servir pour la conduite d'un appareil appartenant à une autre catégorie. Les différents certificats peuvent être délivrés à un même pilote.

Les conditions exigées pour obtenir le certificat de capacité doivent être au moins les suivantes : 1° Etre âgé de plus de

18 ans ; — 2° Avoir une bonne vue ; — 3° N'avoir pas été condamné à des peines criminelles ou correctionnelles.

Les certificats délivrés dans un des pays contractants ont effet dans les autres pays.

Un étranger peut, comme un national, obtenir le certificat de capacité.

Art. 7. — La circulation aérienne est libre. Néanmoins les Etats sous-jacents gardent les droits nécessaires à leur conservation, c'est-à-dire à leur propre sécurité et à celle des personnes et des biens de leurs habitants.

Art. 8. — Pour sauvegarder leur droit de conservation les Etats peuvent fermer à la circulation certaines régions de l'atmosphère. Ils ont notamment le droit d'interdire la navigation au-dessus ou aux alentours des ouvrages fortifiés. Les parties de territoire au-dessus desquelles il est défendu de circuler seront déterminées par des marques visibles pour les Aéronautes.

Art. 9. — La circulation des Aérostats est entièrement libre au-dessus de la pleine mer et des territoires sans-maître.

Art. 10. — Les Aérostats militaires et de police ne peuvent franchir la frontière de leur pays qu'avec l'autorisation de l'Etat au-dessus duquel ils veulent circuler ou dans lequel ils se proposent d'atterrir.

Art. 11. — Dans la circulation internationale il est interdit de transporter, à bord des Aérostats privés, des explosifs, des armes et des munitions de guerre. La même interdiction s'applique en principe aux appareils de photographie et de radio-télégraphie, cette interdiction peut être levée par les administrations des territoires au-dessus desquels circulent les Aérostats.

Art. 12. — Est, de même, interdit aux Aérostats, le transport des marchandises prohibées ou soumises à un monopole, ou même des marchandises comportant l'application de droits de douane élevés sous un faible volume et qui devront être déterminés limitativement.

Art. 13. — Les actes passés à bord des Aérostats publics et privés, en quelque partie que ce soit de l'espace, tombent sous la compétence des tribunaux de l'Etat auquel appartiennent les Aérostats et sont jugés selon les lois de cet Etat,

Toutefois les actes portant atteinte au droit de conservation de l'Etat sous-jacent ou qui causent un dommage à son territoire ainsi qu'aux biens et aux personnes de ses habitants, doivent être jugés par les tribunaux et selon les lois de l'Etat territorial.

Art. 14. — En cas d'abordage survenu entre des Aérostats de la même nationalité, dans une partie quelconque de l'atmosphère, les tribunaux et les lois compétents pour apprécier et régler les responsabilités sont ceux du pays de ces Aérostats à l'exclusion de ceux de l'Etat sous-jacent. Lorsque les deux Aérostats sont de nationalité différente, on suivra, pour décider laquelle des deux législations nationales est applicable, les mêmes règles qu'en cas d'abordage de deux navires étrangers en pleine mer.

Art. 15. — Un règlement international, annexé à la présente convention, qui entrera en application en même temps qu'elle et demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il ait été modifié d'un commun accord, déterminera les prescriptions particulières en vue de prévenir les collisions et de faciliter les communications entre les Aérostats. On s'inspirera, pour établir ces prescriptions, de la pratique suivie pour la navigation maritime.

Chapitre III. — **Du Départ et de l'Atterrissage des Aérostats.**

Art. 16. — Tout Aérostat privé doit avoir à bord et présenter à toute réquisition : 1° Le permis de circulation ; — 2° Le certificat de capacité du pilote ; — 3° S'il transporte des marchandises, un manifeste établi dans les conditions prévues à l'article suivant ; — 4° Un livre de bord où seront inscrits les noms du pilote et des hommes d'équipage ; les noms, professions et domiciles des voyageurs, ainsi que les événements intéressants du voyage. Le livre de bord est seul exigé des Aérostats publics.

Art. 17. — Nulle formalité n'est imposée aux Aérostats qui quittent le territoire sans marchandises. Au contraire les Aérostats chargés de marchandises doivent se munir d'un manifeste établi au lieu de leur chargement et visé par l'autorité fiscale compétente. La police et les agents du fisc auront dans tous les cas, la faculté de visiter les Aérostats au départ.

Art. 18. — Tout Aérostat qui veut atterrir indiquera son inten-

tion par un signal spécial, déterminé au règlement annexé à la convention.

Art. 19. — Chaque Etat peut interdire l'atterrissage des Aérostats dans certaines parties de son territoire, déterminées par des marques visibles pour les Aéronautes. Les Aérostats transportant des marchandises ne peuvent atterrir qu'à des points désignés.

Art. 20. — Les Etats ont le droit de défendre l'atterrissage sur leur territoire, des Aérostats venant d'un pays contaminé dans les mêmes conditions qu'en ce qui concerne les véhicules terrestres et les navires.

Art. 21. — Aussitôt après l'atterrissage d'un Aérostat, le pilote doit en donner avis aux autorités de la localité la plus voisine. Celles-ci, après la vérification de l'identité de l'Aérostat, l'examen du chargement et l'accomplissement des formalités prescrites par les lois fiscales, apposeront leur visa sur le livre de bord.

L'Aérostat porteur de marchandises devra présenter son manifeste. Le personnel du bord doit se conformer aux dispositions de la législation douanière du pays d'atterrissage.

Art. 22. — Les Aérostats atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés, bénéficieront ainsi que leur équipement, du régime de l'acquit à caution ou de la consignation des droits.

Art. 23. — Les Aérostats et leurs divers agrès sont, dans le pays dont ils dépendent, par le service de la douane et au besoin des contributions indirectes, munis, suivant la nature des objets, d'un timbre à l'encre indélébile ou d'un plomb d'identité ; et, ainsi estampillés et plombés, ils seront, au retour dans leur pays, réadmis en franchise. Les objets non marqués seront seuls soumis à l'acquittement des droits de douane.

Art. 24. — Les actes passés à bord d'un Aérostat privé, tandis qu'il se trouve en contact avec le sol d'un Etat étranger, tombent sous la compétence des tribunaux de cet Etat et sont jugés par les lois de celui-ci, à moins qu'il ne s'agisse de simples infractions à la discipline et aux devoirs professionnels de l'Aéronaute ; ceux accomplis à bord d'un Aérostat public, sont au contraire soustraits en principe à la juridiction et à la législation de l'Etat territorial.

Art. 25. — Les Aérostats publics, en pays étranger, ont droit aux privilèges de l'exterritorialité.

Art. 26. — Les autorités des Etats contractants doivent, en cas d'atterrissage ou de détresse d'un Aérostat, lui prêter aide et protection ; elles doivent instruire la population des mesures nécessaires en pareil cas.

Art. 27. — Celui qui trouve à terre ou en mer, une épave aérienne, doit en faire la déclaration à l'autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera, dans les 24 heures de l'invention ou de l'entrée au port.

L'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire, qui remboursera ses frais au sauveteur et lui payera une rémunération de 5 % de la valeur de l'épave. Au cas contraire elle restera entre les mains de l'autorité ; la législation intérieure de chaque Etat détermine le délai pendant lequel le propriétaire de l'épave peut utilement la réclamer.

Art. 28. — Sur la demande des intéressés, l'assistance d'un Aérostat, dans les airs, à terre ou en mer, doit lui être fournie dans la mesure du possible. L'assistant devra recevoir le remboursement de ses dépenses et une rémunération convenable.

Vu par le Président de la Thèse.
Chaligny, 15 Octobre 1911.
A. CHRÉTIEN.

Vu :
Le Doyen de la Faculté de Droit,
E. BINET.
Nancy, le 3 Novembre 1911.

Vu et permis d'imprimer.
Nancy, le 6 Novembre 1911.
Pour le Recteur de l'Académie :
Le Doyen délégué,
FLOQUET.

ANNEXE N° 2.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE.

* Baden-Powell. — *La Loi de l'Air,* dans la « *National Review* », mars 1909.

Baldwinn. — *Les Lois Aériennes,* dans « *The American Journal of International Law* », janvier 1910, p. 95.

Banet-Rivet. — *L'Aviation,* dans la « *Revue des Deux-Mondes* », 1er janvier 1909.

Baldwinn. — *De la Navigation Aérienne au point de vue juridique anglo-saxon,* « *Journal Américain de Droit International* », 1910.

G. Bonnefoy. — *Du Traitement juridique appliqué aux Aérostats étrangers voyageant ou atterrissant en France.* R. D. I. 1910, p. 59.

G. Bonnefoy. — *Le Code de l'Air,* brochure Paris, 1909.

* Boschan. — *Die Beurkündung von Todesfallen auf Luftschiffen,* dans « *Das Recht* », 1908, n° 19.

Broda. — *La Navigation Aérienne. — L'Empire de l'Air,* dans « *Les Documents du Progrès* », juin 1909, p. 492.

Castelli. — *Le Domaine de l'Air,* dans la « *Revista Internationale di scienze sociale e discipline auxiliarie* », 1908.

Calvo. — *Le Droit International théorique et pratique.*

Nys. — *Droit International.*

Despagnet. — *Précis de Droit International public.*

Ortolan. — *Règles Internationales et Diplomatie de la Mer,* tome Ier.

Grovalet. — *Etude Juridique sur les Machines Volantes,* Nantes, 1909.

Grovalet. — *La Navigation Aérienne devant le Droit International.*

Fleichmann — *Idées fondamentales d'un Droit Aérien,* brochure Munich, 1910.

A. de Valles — *L'Espace Aérien et sa Domanialité,* brochure Paris, 1910.

Grünwald. — *La Navigation Aérienne en Droit International,* dans les « *Archives de Droit Public* », tome 24, p. 194 s.

Meili. — *La Navigation Aérienne et le Droit,* dans « *Die Zukünft* », du 24 avril 1909.

Kohler. — *Die Luftschiffahrt ùn Volkerrecht,* dans « *Zeitschrift fur Volkerrecht* », 1910.

Meili. — *La Navigation Aérienne en Droit Privé et Public,* Zurich 1908, (Voyez résumé dans R. D. I., 1909, p. 78.

Meili. — *L'Air dans ses Rapports avec le Droit du Commerce et des Transports Modernes.* « *Journal de Droit Pratique.* » *(Blattern für Rechtsanwendung*), tome 74.

Meili. — *Les Machines Aériennes et la Jurisprudence*, Zurich, 1909.

Fauchille. — *Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats,* Paris, 1901.

Fauchille. — *La Circulation Aérienne et les Droits des Etats en temps de Paix,* R. P. 1910, p. 55

Rivier. — *Principes du Droit des Gens,* tome Ier.

Ferber. — *La Liberté de l'Atmosphère,* dans « l'*Aérophile* », 15 juillet 1908.

Ferber. — *L'Aviation de crête à crête, de Ville à Ville, de continent à continent,* Paris, 1909.

Jenny Lycklama y Nycholt. — *Relations entre l'Espace Aérien et le Territoire,* Paris, 1911.

Henry-Coüannier. — *La Nationalité et le Domicile des Aéronefs,* Paris, 1910.

Alexandre Meyer. — *Du Domaine Aérien et de sa Réglementation Juridique,* brochure Francfort, 1909, et dans R. D. I., 1909, p. 681 s.; résumé.

Alexandre Meyer. — *La Conquête de l'Air et ses Conséquences Juridiques,* brochure Francfort, 1909.

G. du Laurens de la Barre. *La Circulation Aérienne et les Bases possibles de sa Réglementation*, brochure Paris, 1909.

Karl Gareis. — *Coup d'Œil juridique sur l'Avenir de la Locomotion Aérienne,* dans le numéro du 17 février 1909, des « *Munchener Neuesten Nachrichten* ».

Julliot. — *De la Propriété du Domaine Aérien,* brochure Paris, 1908.

Julliot. — *De l'Abus de Droit dans ses Applications à la Locomotion Aérienne*, Paris, 1910.

Christian Meurer. — *Le Droit de la Navigation Aérienne,* brochure Munich, 1909.

Ernest Mumm. — *Du Régime Juridique de la Navigation Aérienne dans les Rapports Internationaux,* R. D. I., 1909, p. 1,010, résumé.

J. Laurentie. — *Le Domaine Aérien,* dans « *La Loi* », du 2 mai 1907.

* David. — *Luftverschollenheit,* dans « *Deutschen Juristen Zeitung* », 1908, nº 21.

Erythropel. — *Das Recht am Luftraum,* Gottingen.

Friedrichs. — *Branchen wir ein Luftschiffahrtgesetz,* dans « *Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt,* 1908, nº 25.

Grote. — *Beitrage zùm Recht der Luftschiffahrt,* Leipzig, 1907.

Hildebrandt. — *Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen ùnd gegenvartigen Entwicklung,* Berlin, 1907.

Kipp. — *Luftschiffahrt and Grundeigentum,* dans « *Der Juristichen Wochenschrift* », 1908, nos 17 à 20.

Vermond. — *Manuel de Droit Maritime.*

Charet. — *Notions de Droit Maritime International.*

Javal. — *Le Statut Juridique des Aérostats,* dans la « *Revue Aérienne* », du 10 février 1909.

Clunet. — *Les Frontières de l'Air,* « *Le Matin* », du 28 octobre 1908.

Laude. — *Le Droit et l'Air,* dans le « *Journal des Tribunaux* », Bruxelles, 30 décembre 1909 et 6 janvier 1910.

Von Lincker. — *Das Recht der Luftschiffahrt in privat rechtlicher Beziehung auf Grund der heutigen Gesetzesquellen*, Leipzig, 1909.

* Maguani. — *Il diritto sullo spazio aereo e l'aeronautica,* Turin, 1909.

Matter. — *L'Aviation et le Droit de chacun*, « *Revue Bleue* », 6 février 1910.

* Simon Newcomb. — *The Problem of Aerial Navigation,* dans « *The Neneteenth Century* », septembre 1908, page 430.

Simon Newcomb. — *The prospect of aerial Navigation,* dans « *North American Review* », 1908, p. 337.

Passion. — Rapport présenté au Touring-Club de France. *Revue Aérienne,* des 10 et 25 avril 1909.

Pesce — *Union Aéronautique Internationale,* Paris, 1909.

Peyrey. — *La Juridiction de l'Atmosphère,* dans « l'*Auto* » des 21 décembre 1908 ; 2, 4, 7 et 8 janvier 1909.

* Tulloch - *The Aerial Peril,* dans « *The Nineteenth Century* », mai 1909.

* Zorn. — *Luftschiffahrtsrecht*, dans « *Juristiche Litteraturblatt* », 15 décembre 1909.

Périodiques :

A. I. — *Annuaire de l'Institut de Droit International,* tomes 18 et s. s.

R. I. A. — *Revue juridique Internationale de la Locomotion Aérienne,* années 1910-1911, op. cit.

R. A. — *Revue Aérienne,* 1908, 1909, 1910 et 1911, op. cit.

R. D. I. — *Journal de Droit International privé,* op. cit.

R. P. — *Revue Générale de Droit International public,* op. cit.

N. B. — Nous donnons à titre simplement documentaire les ouvrages marqués d'un astérisque.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION ... 5

LIVRE PREMIER.

Régime Juridique de l'Atmosphère.

CHAPITRE PREMIER. — Du Territoire en général et des différents Domaines dont il peut être composé ... 11
CHAPITRE II. — De la Liberté de l'Air. — Solutions diverses ... 18
§ 1er. — Théorie de la Souveraineté absolue ... 18
§ 2. — Théorie de la Liberté absolue ... 25
§ 3. — Théories intermédiaires. — *a*) Système des Zones. — *b*) Système du Droit de Conservation ... 27
§ 4. — Régime Juridique de l'Atmosphère dominant les Mers ... 50
CHAPITRE III. — Des Frontières aériennes ... 52

LIVRE II.

Essais de Réglementation de la Circulation Aérienne.

CHAPITRE PREMIER. — Généralités et Projets de Règlements ... 57
CHAPITRE II. — Du Droit d'Atterrissage ... 65
CHAPITRE III. — De la Nationalité des Appareils Aériens et de leur Domicile ... 72
CHAPITRE IV. — De l'Exterritorialité ... 85
CHAPITRE V. — Des Conditions de Navigabilité exigibles des Appareils Aériens ... 88
CHAPITRE VI. — Du Pilote et des Garanties de Capacité ... 93
CHAPITRE VII. — De la Nécessité d'un Code de Signaux et du Jalonnement des Voies Aériennes ... 97
CHAPITRE VIII. — De la Police de l'Air ... 102
CHAPITRE IX. — De la Création de Ports-Relâches ... 105
CHAPITRE X. — Des différentes Catégories d'Appareils Aériens au point de vue Juridique ... 110
CHAPITRE XI. — Des Rapports Juridiques entre le Propriétaire du Sol et l'Atmosphère ... 114
CHAPITRE XII. — Du Jet, des Avaries, des Epaves ... 127
CHAPITRE XIII. — Des Douanes Aériennes ... 140
CHAPITRE XIV. — De diverses Questions de Responsabilité en Droit Aérien et d'Assurances ... 146
ANNEXE N° 1. — Projet de Convention sur le Régime Juridique des Aérostats en temps de Paix, par M. Fauchille ... 163
ANNEXE N° 2. — Index Bibliographique ... 169

Bar-le-Duc. — Imp. Chuquet, Père et Fils.